AUTHOR:

HITZIGRATH, H.

TITLE:

HAMBURG UND DIE KONTINENTALSPERRE ...

PLACE:

HAMBURG

DATE:

1900

Master Negative #

92-80619-5

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DEPARTMENT

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

Original Material as Filmed - Existing Bibliographic Record

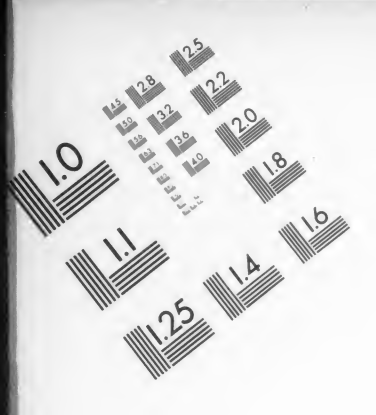
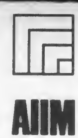
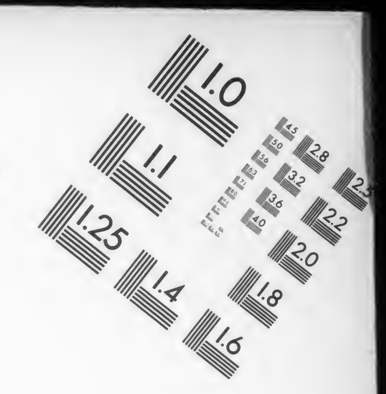
Hitzigrath, H
...Hamburg und die kontinentalsperre, von H. Hitzigrath... Hamburg, Lütcke, 1900.
30 p. 27 cm.

Realgymnasium des Johanneums zu Hamburg. Beilage zu dem berichte.

Restrictions on Use:

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35 mm REDUCTION RATIO: 13½X
IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB
DATE FILMED: 6-29-92 INITIALS M.D.C.
FILMED BY: RESEARCH PUBLICATIONS, INC WOODBRIDGE, CT

AIIM

Association for Information and Image Management

1100 Wayne Avenue, Suite 1100
Silver Spring, Maryland 20910

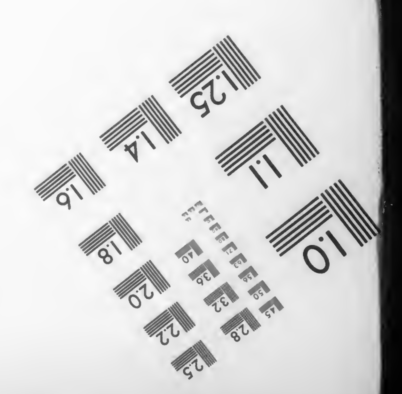
301/587-8202

Centimeter

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 mm

1 2 3 4 5

Inches



MANUFACTURED TO AIIM STANDARDS
BY APPLIED IMAGE, INC.




SIGILLVM COLLEGII COLVMBIAE NOVI EBORACI
IN LUMINE TUO VIDEBIMUS LUMEN



Realgymnasium des Johanneums zu Hamburg.

Hamburg und die Kontinentalsperre.

Von

H. Hitzigrath.

Beilage zu dem Berichte über das 66. Schuljahr.

Hamburg 1900.

Gedruckt bei Lütcke & Wulff, Eines Hohen Senates, wie auch des Johanneums Buchdruckern.

1900. Progr. No. 787.

Hamburg und die Kontinentalsperre.[1]

Die Kontinentalsperre ist nicht eine selbständige Erfindung Napoleons, sondern das Ergebnis der Maßregeln des Konventes wie des Direktoriums, nicht ein neues ökonomisches System, sondern nur die kraftvolle und rücksichtslose Durchführung einer Politik, die Frankreich seit der Revolution gegen England einschlagen mußte, das einerseits durch seinen genialen Staatsmann Pitt und die von ihm reichlich gespendeten Subsidien immer neue Koalitionen schuf, andrerseits durch seine Seemacht vor jedem Angriff gesichert war. — Im Jahre 1786 hatte Pitt einen für die englischen Manufakturen meisterhaften Handelsvertrag geschlossen, gegen die Herabsetzung der Zölle auf französische Weine war seitens Frankreich ein Zoll von 12 Prozent des Wertes englischer Artikel gewährt worden. Während vor dem Vertrage die Franzosen eine günstigere Handelsbilanz im Verkehr mit England hatten, änderte sich dieses Verhältnis zu Gunsten Englands in dem Maße, daß die englischen Importe 55—60 Millionen, die französischen nur 30—35 betrugen. Ganz Frankreich wurde mit englischen Tuchen und Baumwollstoffen überschwemmt, und dadurch die Industrie Nordfrankreichs völlig ruiniert: der Zoll wurde durch niedrige Deklarierung noch erträglicher, die Konkurrenz noch erdrückender für die Fabriken Rouens, Abbevilles und Amiens'; letzteres hatte 1785 für 12 Millionen fabriziert, 1789 nur für 5 Millionen. Der ungünstige Vertrag fiel, und am 1. März 1793 war die Einfuhr vieler Fabrikate, die fast ausschließlich aus England zu kommen pflegten, ausdrücklich verboten und außerdem allgemein nur die Zufuhr solcher Waren gestattet, welche durch Certifikate als nichtfeindliches Eigentum erkenntlich waren. Damit begann der handelspolitische Kampf. Um Frankreichs Handel sicher zerstören zu können, schloß England (25. März 1793) ein Bündnis mit Rußland, infolgedessen den französischen Schiffen die Häfen der beiden Mächte verschlossen blieben; darauf erklärte Frankreich (3. Mai 1793), alle neutralen Schiffe, die zum Teil oder ganz mit feindlichen Waren beladen oder nach feindlichen Häfen bestimmt wären, wegzunehmen, wodurch es die Neutralen in Mitleidenschaft zog. England erreichte (19. Mai 1794) von der Union das Recht der Entscheidung über die Gegenstände der Konterbande und das Verbot für amerikanische Unterthanen, auf der französischen Marine zu dienen, unter Androhung des Gehängtwerdens als Seeräuber. Dabei preßte es bis 1806 auf hoher See und in den Häfen für seine Marine 3000 amerikanische Matrosen, ohne sich um Drohungen und Beschlüsse des Kongresses zu Washington zu bekümmern.

[1]) Zu der Arbeit sind benutzt: Mandate und Notifikationen des Senates, Rat- und Bürger-Schlüsse, Protokoll der Commerzdeputation samt den Akten, Börsensaalsprotokoll, Spezifikation der an Hamburg gebrachten Waren und Güter (1800—1806), Hamburgischer Unparteiischer Correspondent, Hamburgische Adress-Comptoir-Nachrichten, Nordische Miszellen (Hamburg, 1804—10), Correspondance de Napoléon Ier, Bouriennes Memoiren, Jacobsen, Handbuch über das praktische Seerecht der Engländer und Franzosen (Hamburg, 1803—5), Fr. List, Gesammelte Schriften (1851), W. Kiesselbach, Die Kontinentalsperre in ihrer ökonomischen Bedeutung (1850), E. Baasch, Hamburg und Amerika (1892), Ch. Gouraud, Histoire de la politique commerciale de la France (1854), H. Cons, Précis d'histoire du commerce (1896), A. Mahan, Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte, 2. Bd. (Übersetzung, 1899), Conrad u. Lexis, Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Coquelin et Guillaumin, Dictionnaire d'économie politique, Say et Chailley, Nouveau dictionnaire d'écon. polit. — Herrn Dr. Baasch spreche ich auch hier meinen Dank für die mannigfache Hilfe aus, die er mir durch Aufklärung der Verhältnisse und durch die liberale Überlassung des Aktenmaterials der Commerzbibliothek geleistet hat.

Damit die Maßnahmen Englands paralysiert würden, bedrohte das Direktorium (2. Juli 1796 und 9. März 1797) die Schiffe der neutralen Flaggen mit Visitierung und Konfiskation ihrer Fahrzeuge, weil sie dies sich von den Engländern gefallen ließen. Einen vollständigen Ausschluß englischer Waren sollte das Gesetz vom 31. Oktober 1796 herbeiführen; da aber via Holland unausgesetzt solche importiert wurden, gebot das Direktorium am 1. Januar 1798 die Wegnahme aller englischen Güter im Umfange des Reiches und die eines jeden Schiffes, das ganz oder zum Teil mit englischen Waren beladen war, ohne Rücksicht auf die Flagge. In dem gewaltigen Ringen fand eine große Menschen- und Kapital-Vernichtung statt. Frankreich verlor seine Kolonien, seine Marine, seinen Handel und seinen Wohlstand; im Jahre 1799 mußte das Direktorium eingestehen, daß „kein einziges Kauffahrteischiff auf dem Meere die französische Flagge zeige“, ein großer Teil der Schiffe lag unthätig und verfaulte in den Häfen, seine Flotte war bei Abukir vernichtet. Man beschränkte sich auf „la guerre de course“ und schadete durch Kaper dem Handel des gehaßten und glücklichen Nebenbuhlers. Nach Lloyds Listen[1]) bezifferte sich der Verlust an englischen Schiffen von 1793–1800 auf 3639, dagegen entwickelten die Engländer im Einbringen und Kapern eine solche Thätigkeit, daß bis zum 20. September 1801 allein in Plymouth 948 eingesandt, von denen 447 französische, holländische oder spanische, 156 wiedergewonnene britische, der Rest neutrale, besonders amerikanische, dänische und schwedische waren, daß 1800 in 5 Monaten zu Jamaika 203 Schiffe genommen oder vernichtet und innerhalb des gleichen Zeitraumes im Mittelmeer 180 Prisen gemacht wurden, was am Schlusse des Krieges um so bemerkenswerter ist.[2]) Die englischen Kreuzer ließen kein neutrales Schiff undurchsucht den Kanal passieren und brachten es selbst auf den Verdacht hin, nach Frankreich bestimmt zu sein, ein. Gerade diese neutrale Schiffahrt stellte England 1798 in seinen Dienst, indem es ihr den direkten Frachtverkehr zwischen den Kolonien und einem englischen oder einem Heimats-Hafen gewährte. Im Besitze der Kolonien Frankreichs, Hollands und Spaniens monopolisierte es den gesamten Welthandel und seine Verteilung, frei von der Konkurrenz namentlich der beiden ersten Staaten wurde es auch die Weltbank und die Weltfabrik. Sein Export, der 1792 44500000 £ betrug, stieg 1800 auf 73700000 £. Freilich war die Bank nicht imstande, die Noten in Münze einzulösen, sie zahlte die Subsidien meist in Waren und Wechseln. Die Steuern waren verdreifacht, und die Staatsschuld stieg bis fast 4 Milliarden, aber mit diesen Opfern wollte man sich den Sieg und die Herrschaft sicheren. In diesem Bestreben fand England seinen gefährlichsten Gegner in Napoleon. Er hatte dem Direktorium (Paris, 23. Februar 1798) in seiner kategorischen Weise drei Möglichkeiten zur Schwächung und Besiegung Englands vorgeschlagen: 1. opérer une descente en Angleterre sans être maître de la mer est l'opération la plus hardie et la plus difficile qui était faite. 2. Il faut . . . fixer toute son attention comme tous ses moyens sur le Rhin afin d'essayer d'enlever le Hanovre et Hambourg à l'Angleterre. 3. ou bien faire une expédition dans le Levant qui menaçât le commerce des Indes. Die ägyptische Expedition, in dem-

[1]) In Lloyds Kaffeehaus, der Börse der Seeassekuradeure, trafen die Nachrichten über alle Ereignisse der Kriegs- und Handels-Marinen zusammen, welche im Interesse der Versicherungsgesellschaften, der Rheder und Kaufleute veröffentlicht wurden.

[2]) Mahan hält es für unmöglich, den genauen Betrag des zugefügten Schadens und die Anzahl der genommenen Schiffe anzugeben. Er charakterisiert den Kampf durch den Vergleich: Wie zwei wütende Hunde hielten sie beide den Handel, das entscheidende Moment in ihrem Streite, zwischen den Zähnen, keiner wollte seinen Bissen fahren lassen, so lange seine Lebenskraft reichte.

selben Jahre von ihm unternommen, war der mißglückte Versuch, den Levantehandel durch Besetzung Maltas und des Nillandes für Frankreich zu gewinnen und dadurch den wertvollen indischen Besitz zu beunruhigen. Durch die Kombinationen der europäischen Politik schien sich ihm eine vierte Möglichkeit zu bieten, England zu besiegen. Dänemark hatte seit 1799 seine Kauffahrer von Kriegsschiffen begleiten lassen und sich der Durchsuchung der englischen Kreuzer widersetzt, es mußte aber im Jahre 1800 auf die Mitsendung derselben verzichten, weil eine englische Flotte Kopenhagen bedroht hatte. Napoleon wußte die Mißstimmung der Neutralen gegen England, welche durch die, jedes Recht verletzende Seetyrannei am Ende des Krieges auf ihren Höhepunkt gekommen war, trefflich beim russischen Zaren und dem preußischen Könige auszunutzen. Paul I. fühlte sich wegen des Erscheinens der englischen Flotte im Sunde persönlich verletzt, belegte 300 Schiffe mit Embargo, das englische Eigentum mit Sequester und schloß am 16. Dezember die bewaffnete Seeneutralität mit Dänemark, Schweden und Preußen ab — eine Erneuerung des Seerechtes von 1780 und eine freilich erfolglose Sicherung gegen die maritimen Ansprüche Großbritanniens. Napoleons Hoffnung, den gesamten Kontinent — Österreich, der letzte Alliierte Englands, war besiegt — geeinigt und seebereit zu sehen, wurde durch Nelsons Sieg bei Kopenhagen und durch den Tod des Zaren zerstört. Am 17. Juni 1801 wurde seitens Alexanders I. der von England stets festgehaltene Standpunkt, daß die neutrale Flagge nicht das feindliche Gut decke, sowie das Durchsuchungsrecht der neutralen Schiffe zugestanden; seinem Beispiel folgten die übrigen nordischen Staaten, die Koalition war aufgelöst, und der „neue Seekodex, welcher mit den Rechten dieses Landes unverträglich und gegen das Interesse desselben feindselig ist“ (Thronrede Georgs III., 2. Februar 1801), vernichtet. Nach diesem Erfolge und dem Rücktritte Pitts schloß das neue Ministerium Addington den Frieden von Amiens, der nur ein Waffenstillstand auf Probe (experimental peace) war.

Während der 18monatlichen Ruhe organisierte Gaudins schöpferischer Genius den Handel, die Industrie und die Finanzen Frankreichs. Eine Ausstellung 1801 wies 229, die von 1802 bereits 540 Aussteller im Hofe des Louvre auf. Napoleons Worte „Vormals gab es nur eine Art von Eigentum, den Grundbesitz, ein neues ist hinzugekommen, die Industrie“, fanden ungeteilten Beifall. Durch die Kreise der Gewerbetreibenden und der Kaufleute ging das Streben nach der größten Beschützung der nationalen Interessen, in Petitionen forderten sie dringend Prohibitivzölle. Napoleon war ein Gegner des ökonomischen Grundsatzes laissez faire, laissez passer, („ein Reich, das unter den bestehenden Weltverhältnissen das Prinzip des freien Handels befolge, müsse zu Staub gerieben werden“) und jedes Handelsvertrages, da stets eine Nation sich benachteiligt fühle. Um den Handel und die Industrie einer großen Nation zu heben, hielt er ein gutes Schutzzollsystem für nötig, das je nach dem Verhalten der übrigen Mächte geändert werden könnte. — Die Engländer konnten weder den Aufschwung der französischen Manufaktur noch die Vergrößerung des Seehandels in der Levante und Westindien ruhig geschehen lassen, im Parlamente wurde die drohende Gefahr, daß Frankreich sich des gesamten Handels auf dem Kontinente bemächtigen würde, und die Thatsache leidenschaftlich hervorgehoben, daß viele wichtige englische Waren nicht in das französische Machtgebiet eingeführt werden dürften. Das Ministerium stellte deshalb die Forderung, daß Frankreich im jetzigen Friedenszustande mit England den Handelsvertrag von 1786 wiederherstelle. Napoleon, der sehr gut seine verhängnisvollen Wirkungen für die französische Industrie kannte, wies dies Ansinnen schroff von der Hand: „Aujourd'hui la convenance de l'Angleterre veut une garantie

contre la France, et elle garde Malte; demain la convenance de l'Angleterre demandera une garantie contre le progrès de l'industrie française, et l'on proposera un tarif de commerce pour arrêter le progrès de notre industrie."

Diese Weigerung Napoleons und die der Engländer, Malta herauszugeben, führten den Krieg herbei, die englische Regierung zeigte sich bei den Verhandlungen und Anordnungen offensiver als die französische. Nachdem seit dem März auf beiden Seiten gerüstet war, erklärte England am 16. Mai 1803 den Krieg, trotzdem es schon am 13. Kaperbriefe[1]) ausgegeben und Embargo auf französische wie holländische Schiffe gelegt hatte; es nahm im Laufe des Krieges 1200 französische Schiffe mit einem Werte von 200 Mill. weg. Frankreich hielt jeden Unterthan der englischen Krone, dessen man habhaft wurde, gefangen, verfügte die Beschlagnahme aller englischen Kolonialwaren und Fabrikartikel, die mit großer Strenge auch in Holland durchgeführt wurde, erhob hohe Eingangszölle auf die wichtigsten, wie Kaffee und Baumwolle, und gestattete den Neutralen nur in dem Fall die Einfahrt, daß ein Certifikat des französischen Konsuls am Einschiffungshafen die gesamte Ladung als nicht aus England stammend bestätigte; ein Schiff ohne ein solches mußte für den vollen Wert seiner Fracht französische Manufakturen laden. Napoleon beabsichtigte, den Plan einer Landung in Großbritannien auszuführen, daher rüstete er Flotte und Heer und gewann im Jahre 1804 die Unterstützung der spanischen Marine; mit Hilfe der vereinigten Flotten wollte er die Überfahrt erzwingen[2]), aber da diese nicht den Kanal erreichen konnten, gab er den direkten Angriff auf und suchte „das Meer vermittels des Landes zu erobern." Am 26. Mai 1803 — 10 Tage nach der Kriegserklärung — war General Mortier über die hannöversche Grenze gerückt und hatte in schnellem Siegeslaufe das Land besetzt, so daß die schwache hannöversche Armee zum Rückzug nach Lauenburg gezwungen war, wo sie sich auflöste; ihre beiden höchstkommandierenden Prinzen hatten sich zur rechten Zeit nach England in Sicherheit begeben. Napoleon — getreu seinem Programme aus dem Jahre 1798 — traf durch die Besetzung Hannovers den britischen Handel sehr empfindlich. Die Festsetzung am linken Elbufer und in Cuxhaven mußte für Hamburg von den nachteiligsten Folgen sein, da es in den Streit und das Ringen der beiden Kriegführenden verwickelt wurde. Auf die französische Occupation erwiderte England mit der Blockierung der Elbe und Weser. — Damit die Wirkungen derselben besser ersichtlich sind, muß die Ausdehnung und die Bedeutung des hamburgischen Handels vor derselben kurz vorausgeschickt werden.

I.

Hamburg vor und während der Elbblockade.

Die gesicherte Lage, der Handel, der Kredit und die Bank Hamburgs riefen von 1790—1799 einen großartigen Aufschwung hervor, durch die fortdauernde Zirkulation der

[1]) Im Juni wurden in Liverpool 100 Kaper ausgerüstet.

[2]) Mahan (II, 502) ist der Ansicht, daß trotz Nelsons Genie und trotz der Ausdauer der britischen Seeleute durch irgend ein günstiges Zusammentreffen 40 französische Schiffe den Weg in den Kanal hätten finden können und daß diese dem Kaiser die Herrschaft über die Straße auf die wenigen Tage, deren er bedurfte, verschafft hätten. — Jedenfalls schützten sich die Engländer gegen die drohende Gefahr; für den Fall, daß der Feind der Themse nahe, sollte der Hof sich ins Innere des Landes begeben, Prinzen wie Lords inspizierten die Küstenwachen und die Miliz, allgemein befürchtete man am 20. November 1803 den Versuch der Landung.

Fonds wurde Hamburg „der Tresorier" nicht allein von ganz Deutschland, sondern auch von mehreren fremden Staaten; hier wurden die Tratten Englands und anderer Mächte berichtigt, die englischen Staatsanleihen und die Subsidienzahlungen vermittelt, bedeutende Gold- und Silber-Exporte abgeschlossen und für einen beträchtlichen Teil des nordischen Handels wie für den gesamten deutschen hohe Summen gegen See- und Kriegs-Gefahr gezeichnet. — Hatte Frankreich bis zur Revolution jährlich $5/12$ seiner Kaffeeernte (25 Millionen Pfund) und $1/5$ seiner Zuckerernte (25 000 Faß für 30 Millionen Francs) nach Hamburg versandt, so verminderten sich seine Importe von 1792 an, um nach 1794 ganz aufzuhören. Seitdem wetteiferten England und Amerika, bis ersteres den Hamburger Markt völlig beherrschte.[1]) Nach der Handelskrisis (1799) nahm der Verkehr ab, die gefallenen Preise der Waren konnten sich nicht wieder heben, da der Verbrauch sich in dem durch den Krieg erschöpften Deutschland vermindern mußte; der Mangel an Kredit und Mißtrauen ließ es nicht zu Einkäufen an der Börse auf Spekulation kommen, auch die Ausländer, besonders die Nordamerikaner, hielten sich zurück. Trotzdem war der Ertrag des Jahres 1800 kein ungünstiger, der Schiffs- und Waren-Verkehr gestaltete sich folgendermaßen:

Schiffe von See, und zwar:

aus fremden Erdteilen	aus Frankreich	die meisten	zusammen
123 und 16 Grönlandfahrer, d. h. Walfisch- u. Herings-Fänger	129 (69 Bordeaux)	198 London, 130 New Castle	1895 137 kleine 2032

Zum Vergleich mag dienen, daß in Amsterdam 1543 und in Bremen 578 Schiffe einliefen.

Einfuhr an Waren und Gütern:

Baumwolle	Kaffee	Häute	Reis	Wein	Zucker	Getreide	Leinewand	Steinkohlen
12 668 Ballen	$39^7/_8$ Mill. Pfund, aus Liverpool allein $10^2/_3$ Mill.	122 700 Stück, namentlich aus Montevideo und Lissabon	6100 Tonnen, zumeist aus Charlestown Union	60 000 Oxhoft	$91^3/_4$ Mill. Pfund, der Hauptteil aus London	44 900 Lasten[2])	2 510 Pack, 12 926 Stück, 776 Kisten, hauptsächlich via Magdeburg	14 344 Lasten

War die Besetzung Cuxhavens durch die Preußen schnell vorübergegangen, so schien eine viel größere Gefahr sich für Hamburgs Handel und für seine Selbständigkeit aus dem Bunde der nordischen Mächte gegen England zu ergeben. Preußen sperrte am 30. März 1801 die Mündungen der Nordseeflüsse gegen England, dieses blockierte die Elbe, und dänische Truppen hatten am 29. März die Stadt besetzt, um die Engländer von einer Landung abzuhalten, weshalb auch die „Tonnen" aus der Elbe weggenommen wurden; sie verlangten

[1]) Der Handelsverkehr zwischen Deutschland und England betrug im gegenseitigen Import:

	England	Deutschland
1793	2 352 197 £	794 095 £
1800	2 482 695 „	12 664 591 „

An dieser Zunahme des englischen Importes ist Hamburg in erster Linie mitbeteiligt. Unter der Einfuhr Englands 1800 waren $4^1/_3$ Millionen Manufakturen.

[2]) Last = $1^1/_2$ Registertons.



das hier befindliche englische Eigentum in Beschlag zu nehmen, doch standen sie davon ab, zumal sie am 23. Mai die Stadt und ihr Gebiet verließen; damit war auch der Elbhandel frei gegeben. Der Binnenhandel erhielt durch den Frieden von Luneville einen ruhigen und gesicherten Zustand. Das Jahr 1801 ergab das günstige Ergebnis:

aus fremden Erdteilen	aus Frankreich	die meisten	zusammen	Amsterdam	Bremen
143 u. 22 Grönlandfahrer	80 (57 Bordeaux)	195 London, 187 New Castle	2177	1304	637

Der steigende Verkehr mit dem Binnenlande zeigte sich in der Thatsache, daß mit den Oberländerkähnen, von denen die Lüneburger 234 betrugen, 2709 Schiffe im Hafen ankamen.

Baumwolle	Kaffee	Häute	Reis	Wein	Zucker	Getreide	Leinewand	Steinkohlen
9397 Ballen	28 Mill. Pfund, London 7 1/6 Mill.	256 130 Stück	6200 Tonnen	64 000 Oxhoft	113 4/5 Mill. Pfund	41 000 Lasten	2 829 Pack 25 644 Stück 3 162 Kisten	15 823 Lasten

Gegen das Vorjahr trat eine Vermehrung in Zucker und Leinewand, eine Verminderung in Baumwolle und Kaffee ein. Von dem Getreide, das land-, see- und elb-wärts eingeführt war, wurden 27 597 Lasten wieder ausgeführt. — Weil die Amerikaner sich hier gern mit russischem Eisen, Teer, Hanf und Tauwerk versahen, so wurden die Beziehungen zu den Ostseehäfen besonders lebhaft.[1])

Aus Riga trafen 1801....14 Schiffe,
1802....19 „
aus Petersburg 1801....24 „
1802....16 „ ein.

Zugleich entwickelte sich der Verkehr mit Archangel derartig, daß im Jahre 1802 auf Bitten von 13 Rhedern ein Konsul eingesetzt wurde. Diese befrachteten für hiesige und fremde Rechnung (1801) 16, (1802) 25 Schiffe.

Der Friede von Amiens übte insofern einen Einfluß aus, als die Schiffahrt mit den Kolonieen abnahm, die mit Holland und Frankreich zunahm, und als durch das Wegfallen der Assekuranzprämie gegen Kriegsgefahr eine bedeutende Ersparnis für den Rheder und die Ladungsinteressenten eintrat. — Es kamen 1802 von See:

Aus fremden Erdteilen	aus Frankreich	die meisten	zusammen	Amsterdam	Bremen
99 und 25 Grönlandfahrer	119	216 London, 135 Amsterdam	2108	2555	1164

Der Vertrieb der Kaufmannsgüter und die Herbeischaffung von Getreide und Leinewand auf der Elbe benötigten gen Magdeburg 750 Steuerleute und 5300 Schiffer, gen Berlin 337 resp. 3300 — Zahlen, welche zur Genüge den Flor des oberländischen Handels darthun.

[1]) 1802 passierten den Sund 12164 Schiffe, um 3176 mehr als im Vorjahre.

Baumwolle	Kaffee	Häute	Reis	Wein	Zucker	Getreide	Leinewand	Steinkohlen
6793 Ballen	24 Mill. Pfund, davon 15 Mill. England, 11 3/4 London	226 470 Stück	13 500 Tonnen, 19 200 Sack London	44 000 Oxhoft	76 1/2 Mill. Pfund	36 200 Lasten	33 128 Pack 22 165 Stück 3 405 Kisten	11 204 Lasten

London beherrschte den Markt in den wichtigen Artikeln Kaffee, Reis und Zucker; dieser wurde in 404 Zuckersiedereien verarbeitet, sie hatten sich von 1792—1802 um 70 vermehrt.

Das Jahr 1803 ließ sich im Handelsverkehr gut an. Als der Krieg zwischen England und Frankreich ausbrach, mußte jeder Kapitän einen Eid leisten, daß er mit seiner Ladung wirklich nach dem von ihm angegebenen Hafen fahre, und ferner einen Kriegspaß samt Musterrolle,[1]) Manifest und sämtlichen Konnossementen, attestiert vom Protokollisten der Commerzdeputation, dem Kommandeur der Zolljacht vorzeigen, um die Fahrt antreten zu können; außerdem wurde er aufgefordert, „sofort die Segel zu streichen und die Flagge niederzulassen, wenn das gewöhnliche Zeichen (Kanonenschuß mit losem Kraut) seitens eines Kriegsschiffes erfolgt“. Auch die Schiffsmakler wurden von der Commerzdeputation zur Befolgung der Bestimmungen ermahnt. Wie im Juni die Franzosen am linken Elbufer erschienen, Stade nebst der Brunshausner Schanze, wo sie den üblichen hannöverschen Elbzoll erhoben, und schließlich Cuxhaven besetzten, dachte man an keine Gefahr für den freien Handel, vielmehr schmeichelte man sich mit der Hoffnung des baldigen Rückzuges der Franzosen aus dem Amte Ritzebüttel, da der König von Preußen die beruhigenden Äußerungen Napoleons über die freie Schiffahrt dem Senate mitgeteilt hatte. Alle englischen Kauffahrer waren in zwei Abteilungen unter Convoi im Mai und Anfang Juni abgesegelt, so daß die Franzosen kein englisches Schiff auf der Elbe vorfanden, wie überhaupt die Engländer stets mit großer Schnelligkeit ihre Handelsschiffe zu schützen wußten. Am englischen Hofe hatte der ruhmlose Rückzug der kleinen hannöverschen Armee „eine sehr unangenehme Sensation“ erregt, und „die Besetzung der Elb- und Weser-Gegenden unter den Kaufleuten große Bestürzung verursacht“. Plötzlich, wie ein Schlag vom heiteren Himmel, erfuhr Hamburg mitten in der besten Schiffahrtszeit am 9. Juli, daß von der englischen Regierung „eine höchst strenge Blockade der Elbe verfügt und daß sie nach den anerkannten Gebräuchen des Krieges zu erhalten und zu forcieren sei“.[2]) Als Gründe wurden die Besetzung Cuxhavens und anderer Punkte des Elbufers, sowie „die feindlichen Zwecke gegen S. M. Unterthanen“ angegeben; „da aber der König nur mit der größten Betrübnis zu dieser Maßregel seine Zuflucht nimmt, so werden S. M. auch bereit sein, sie aufzuheben, wenn die Schiffe ihrer Unterthanen in Stand gesetzt werden, den Fluß mit Sicherheit zu befahren“. Am 10. Juli kreuzten bereits 3 englische Fregatten bei Cuxhaven, die Blockierung war ohne vorgängige Anzeige oder Warnung ausgeführt, keinem Schiffe wurde die Einfahrt gestattet und jedes Einsegeln verhindert, nachdem das Blockadegeschwader auf 5 Fregatten, 2 Kutter und 3 Schaluppen angewachsen war und ein Kriegsschiff

[1]) Der Kapitän, Steuermann, Supercargo und Schiffsschreiber mußten Hamburger, von der Mannschaft 2/3 Hamburger oder neutrale Unterthanen sein.

[2]) Dieser, am 25. Juni bereits gefaßte Beschluß, der am 28. in London an die Vertreter der fremden Mächte mitgeteilt war, wurde in Hamburg erst so spät bekannt, weil die englische Post via Tönning kam. Am 8. Juli hatte der englische Gesandte Rumbold ihn dem Senate angezeigt.

sich an der roten Tonne — an der Einfahrt in die Mündung — festgelegt hatte. Dieses Ereignis wurde durch einen „Expressen" nach Hamburg berichtet und brachte eine noch größere Niedergeschlagenheit hervor, weil nunmehr feststand, daß kein Korn- und Kohlen-Schiff, kein Grönlandfahrer und Heringsjäger die unentbehrlichen Bedürfnisse zuzuführen vermochte. Auch die Ausfahrt war verboten, die Commerzdeputation hatte anfangs auf Freigabe derselben gehofft, da der englische Admiralitätsbeschluß nur die Einfahrt untersagte; das Schreiben des Blockadekommandanten an den ersten Bürgermeister verbot auch den Schiffen „to sail out". Nur diejenigen Kapitäne, welche die Beladung ihrer Schiffe vor dem 9. Juli eidlich bekräftigten, durften mit dem Certifikat des englischen Gesandten den Hafen verlassen, und der amerikanische Konsul riet den Schiffern seiner Nation, keine Waren mehr zu laden und ihre Abreise zu beschleunigen. Mitte Juli verließen die letzten dieser Schiffe den Hafen. Hamburg sank zu einer bloßen Landstadt herab. Die Frage, ob die Engländer ein Recht zur Sperrung der Elbe hätten, wurde eifrig besprochen. Einerseits mußte zugegeben werden, daß die Franzosen durch ihr Vorgehen, durch ihre Erkundigungen in Cuxhaven nach den Engländern und ihrem Postamte, durch die stillschweigende Ausschließung der englischen Schiffe von der Elbe zwar die Neutralität des Flusses verletzt hätten, doch seien von ihnen keine Gewaltthätigkeiten auf demselben ausgeübt; auch wären sie nicht im Stande, den Engländern zu schaden, weil kein französisches Schiff nach der Elbe komme, noch viel weniger ein Kriegsschiff von dort auslaufen könne. Andrerseits lebte man der Überzeugung, daß die Engländer sehr wohl ihren Handel nach Hamburg unter neutraler Flagge hätten treiben können: hatten sie doch das Sternbanner häufig genug im Verkehr mit dem Kontinent benutzt und im Mai dänische Schiffe erworben, um trotz des Krieges sicher nach den Mittelmeerhäfen zu befrachten, ohne die Convoigebühren zahlen zu müssen; auch hätten sie ja — darauf machte der Senat mit Recht aufmerksam — vor dem Frieden von Amiens den Handel der Neutralen mit unschuldigen Ladungen nach Holland, Frankreich und Spanien gestattet, wo ihre eigene Flagge nicht vertreten gewesen sei. War die Blockade eine Maßregel gegen die Franzosen, so folgte daraus nicht eine Unterdrückung des gesamten Handels.[1] Und in der That, mochten die Franzosen das Hamburger Cuxhaven besetzt haben oder nicht, England hätte doch die Sperre verhängt als Wiedervergeltung für die Besetzung Hannovers. „In demselben Augenblick, wo es sich in Wien, Regensburg und bei Rußland als dem Bürgen des letzten Reichsfriedens über die Verletzung der Neutralität des deutschen Reiches beschwert, verletzt es selbst diesen Reichsfrieden, indem es die Mündung eines neutralen Flusses sperrt."[2] Die Blockade war daher vom völkerrechtlichen Standpunkte aus ungerecht, nur „ein Riesenschritt im Seedespotismus", und gegen Hamburg gerichtet unklug und undankbar, da dem Hauptmarktplatze für englische Waren auf dem Kontinente, „einer stets befreundeten Stadt, die den englischen „Court" durch große und ausschließliche Vorrechte höchst begünstigte, und ihrem Handel tiefe Wunden geschlagen wurden."[3]

[1]) Der Pariser Moniteur sagte: „Die Sperrung der Elbe und Weser ist ein neuer Einbruch in die Rechte der Neutralen und die Souverainität aller Mächte. England hätte lieber frei heraus erklären sollen, daß es gar keine neutrale Macht zugeben will. Es ist eine Handlung der Verblendung, die auf England selbst zurückfällt. Es zerreißt die Bande seines Handels mit Deutschland und verschließt sich die Hauptwege zur Einfuhr seiner Waren auf das feste Land."

[2]) Jacobsen, Handbuch über das praktische Seerecht der Engländer und Franzosen.

[3]) Senat an Colquhoun, hamburgischen Konsul in London, 8. Februar 1805.

Anfangs hatten die englischen Kriegsschiffe die auf die Elbmündung zusegelnden Kauffahrer zurückgewiesen, bald aber verfuhren sie so, als ob die Elbe ein feindlicher Fluß sei, und nahmen die Schiffe, selbst Grönlandfahrer, trotz ihrer unschuldigen Ladung weg. Im Spätherbste 1803 wurden die beiden Hamburger Archangelfahrer Spes und Irene noch weit entfernt von der Elbe genommen und vom Prisengericht kondemniert, weil schon das bloße Vorsegeln nach einem blockierten Hafen die Konfiskation von Schiff und Ladung nach sich ziehe; ob die Kapitäne überhaupt Kenntnis von der Elbblockade hatten, läßt sich billig bezweifeln. Diese rigorosen Entscheidungen sprechen nicht für den Rechtssinn, sondern für die konsequent durchgeführte Absicht, „sich bei der Blockade auf Kosten der Neutralen zu bereichern"; es bleibt nämlich auffallend, daß viele Schiffe mit Getreide und Wein in englischen Häfen eingebracht wurden.[1] Die Lloydsliste führt im August und September folgende Einbringungen nach Leith, Plymouth, Yarmouth, Liverpool, Portsmouth und Falmouth an:

	angehalten und eingesandt:	genommen:
2. August	..... 8 (1 Hamburger)	17 u. 6 französiche Fischerböte
5. „	........10 neutrale	7
6. „	.... 3 Hamburger	—
9. „	........15 neutrale (1 Hamburger)	14 französische
12. „	........—	6 französische und holländische
16. „	.... 2 spanische	
23. „	.... 2 Hamburger	16 meist französische
30. „	 2	—
6. September	..... 5 durch die Blockadefregatte an der Elbe	1
11. „	.....20 feindliche und neutrale genommen und eingesandt	
13. „	.....—	22 französiche
20. „	 3	—
23. „	..... 3 Hamburger	15
30. „	..... 4 u. das Hamburger Schiff Die 4 Gebrüder mit Roggen, das die Fregatte Penelope aus der Elbe abgeschnitten.	5

War ein Schiff eingebracht worden, so mußte dasselbe vom Eigentümer und von den Befrachtern unter Bezahlung ziemlich großer Gebühren reklamiert werden;[2] ein Prozeß in London, dessen Kosten schon wegen seiner Langwierigkeit sehr hohe waren, entschied über Schiff und Ladung, für diese mußte außerdem häufig Lagermiete bezahlt werden. Vom Prisengericht konnte man an das Lordsgericht appellieren. Am schlimmsten waren die Schiffe daran, die von Kapern genommen wurden, weil dann kaum eine Einigung vor der Entscheidung des Prisengerichtes stattfand. Das im August 1806 eingebrachte Schiff Jenni, von Bordeaux nach Tönning (vermutlich ein hamburgisches), wurde gegen Bezahlung von 365 £ mit der Ladung freigegeben, der Kaptor, der wohl Ansprüche auf Erstattung seiner Unkosten hatte, schloß ein gutes Geschäft.

[1]) Wie die Engländer ihre Seegewalt mißbrauchten, beweist der Angriff englischer Kriegsschiffe — und zwar auf Befehl der Admiralität — gegen spanische, welche aus Südamerika reiche Geld- und Waren-Ladungen brachten, im Oktober 1804, trotzdem beide Staaten im Friedenszustande sich befanden. Die erbeuteten 4 Millionen vergrößerten den nicht beträchtlichen Edelmetallbestande der englischen Bank. Nelson sollte mit seiner Verurteilung dieser Gewaltthat Recht behalten, sie trieb Spanien auf die Seite Frankreichs; gegen seine Schiffe und seinen Handel sollen innerhalb zweier Monate 350 Kaperbriefe in englischen Häfen ausgegeben sein.

[2]) In Hamburg stellte meist der Notar Luis die Reklamationen auf.

Bereits im August 1803 machten die Engländer jeder Einfahrt über die Watten in die Elbe ein Ende, indem sie durch ein bewaffnetes „Schmackschiff“ dieselbe sperrten. Damals kaperten sie 13 Wattenschiffe, im Mai 1804 gar 21, welche von den Schaluppen angehalten und dann wegen Blockadebruches kondemniert wurden,[1]) während die Hamburger Kaufleute geglaubt hatten, die Engländer würden aus eigenem Vorteil diesen Kleinschiffsverkehr gestatten. Wenn Hamburgs Wohlstand auf diese Weise vermindert wurde, so drohte ihm durch die notwendige Verlegung des Handels ein viel bedeutenderer Verlust: Hamburg mußte seinen Seehandel anderen Plätzen ohne die Gewähr überlassen, daß nach Aufhebung der Blockade die unterbrochenen Geschäftsverbindungen sich wieder anknüpften. Aller Elbhandel lag darnieder. Berlin und namentlich Magdeburg litten gleichfalls unter der Sperre, der Schiffsverkehr nahm schon im Jahre 1803 zusehends ab, dagegen gewannen durch Hamburgs Einschnürung Bremen, Stettin, Lübeck, Kopenhagen und Emden. Die alte Nebenbuhlerin Hamburgs wurde zwar auch einen Monat später blockiert, aber sie hatte durch die freigebliebene Jade einen trefflichen Vorhafen, so daß sich ein lebhaftes Geschäft zumal in Leinewand entwickelte. Die englischen Kaufleute sandten ihre Waren nach Stettin, Lübeck und Kopenhagen, und so nahm der Handel dieser Plätze ebenfalls zu. Welche Wirkung durch die Ablenkung des Verkehrs hervorgerufen werden kann, beweist das plötzliche Aufblühen Emdens infolge der Elb- und Weser-Sperre: ein Ort von kaum 6000 Einwohnern, vermochte er die Menge der fremden Kaufleute kaum unterzubringen, mehrere große englische Häuser hatten Comptoire angelegt, französische und amerikanische Handelsagenten waren April 1804 eingesetzt, täglich trafen englische und neutrale Schiffe ein und die für französische Rechnung in London eingekauften Waren wurden via Emden unter preußischer Flagge und Paß nach Frankreich geschafft; aus derselben Zeit stammt auch die Bedeutung der Kniephauser und Papenburger Flagge, ein großer Teil des neutralen Kolonialhandels rettete sich unter diese drei. Der Lage entsprechend mußten die Beziehungen Emdens mit Amsterdam am ausgiebigsten im Vermittlungshandel mit England sein, der direkte Handel war ja verboten. Von 68 Schiffen, welche im Jahre 1802 von Emden in Amsterdam eintrafen, schnellte der Schiffsverkehr 1803 auf 306 und 1804 auf 479 in die Höhe. Auch der Binnenhandel mit englischen Waren hatte seinen guten Fortgang bis nach Frankfurt, die Franzosen hinderten diesen Verkehr zur großen Freude der Lieferanten nicht — aus Rücksicht auf Preußen, das man sich noch nicht zum Gegner wünschte.

So hatten sich viele Häfen in den Handel Hamburgs geteilt. Von unberechenbarem Nachteil war der Verlust des amerikanischen Handels und seine Übertragung nach dem günstig gelegeneren und kauffähigen Holland. Hamburg konnte seine Waren lediglich über Lübeck, Kiel und vor allem über Tönning beziehen. Dieses Städtchen wurde sein ferngelegener und kleiner Hafen, dahin waren die an der Elbmündung abgewiesenen Schiffe gesegelt, Ende Juli lagen gegen 80 Schiffe vor Anker. Fast schien es, als ob die Einfahrt der Eider auch blockiert werden sollte, zwei englische Kriegsschiffe hatten sich dort festgelegt. Die Gefahr ging vorüber, vermutlich weil man Dänemark, das ja schon durch die Elbblockade geschädigt

[1]) Nicht immer gelangen den Engländern ihre Kapereien. Im Herbste 1803 war ein Altonaer Grönlandfahrer in Ballast über die Watten gekommen und wollte sich in seinen Hafen zum Winterlager begeben. Die Engländer nahmen ihm die Mannschaft ab und setzten 4 von ihren Leuten darauf mit dem Befehle nach England zu segeln, in einer heftigen Sturmnacht übertrugen die englischen Matrosen dem Kapitän, der mit zweien seiner Leute an Bord gelassen war, die Führung. Dieser segelte im Sturme und in der Nacht nach Tönning zurück, „befreite dadurch die Engländer von ihren Besorgnissen und sich von den Engländern.“

war, nicht noch mehr reizen wollte; die dänische Regierung bestrebte sich, den Handel möglichst zu erleichtern. Syndikus Doormann hatte Verhandlungen in Kopenhagen geführt. Zur Sicherung der Einfahrt wurden Tonnen gelegt, und das königliche Packhaus diente zum Löschen und Aufbewahren der Güter, aber das Fahrwasser war so seicht, daß häufig Havarien selbst bei günstigem Wetter vorkamen und nur Schiffe mit geringem Tiefgange und kleiner Ladung sicher einfuhren. Die Assekuradeure schickten sofort einen Vertreter, Speditions- und Makler-Geschäfte regelten sich, ein hamburgisches Speditionscomptoir ward errichtet, die angekommenen und absegelnden Schiffe („Wind und Wetter dienend“) wurden in den Adreßcomptoir-Nachrichten veröffentlicht; günstig wirkten die mäßigen Zoll- und Hafen-Abgaben (pro Commerzlast 8 Schilling) und die prompte Abfertigung. Anders als Bremen, das nur einen kleinen Landtransport nötig hatte, mußte Hamburg seine Güter von Tönning oder Friedrichstadt per Achse bis Itzehoe schaffen und außer 4 bis 5 ℳ (nach damaligem Werte) pro Centner Fracht noch pro Meile eine Abgabe für jedes Pferd sowie Wege- und Baum-Geld entrichten. Von Itzehoe an konnte man den billigeren Wasserweg verwerten, die Güter wurden demnach mindestens zweimal umgeladen, so daß die Speditionsspesen sehr teuer zu stehen kamen. Ein weiterer Übelstand war, daß trotz der Strafandrohungen der dänischen Regierung bei der Wagen- wie Schiff-Fahrt gestohlen wurde; „von 10 Transporten kamen kaum 2 oder 3 unbeschädigt oder unberaubt hier an.“ Für die Hamburger Kaufleute war dies insofern auch nachteilig, als Klagen vom Inlande, z. B. Magdeburg, einliefen, kurz, viele Unternehmungen waren durch den Umweg über Tönning und seine Schwierigkeiten ungewöhnlich erschwert. Um die Transportkosten zu verringern, benutzte man kleine Wattenfahrer — die größeren hatten die Engländer genommen —, die längs der Küste fuhren und deren Ladung die Assekuranzprämie von 4 % ertrug. Auch tauchte das Projekt auf, die Eider mit der Elbe durch einen Kanal zu verbinden, wobei man dank der wohlfeileren Frachten an gewinnbringende Spekulationen und an den Verlust des Lübecker wie Emdener Handels dachte.[1]) Ein Trost für Hamburg war es, daß die Versendungen der englischen Kaufleute nach Tönning größer waren als nach Emden, Lübeck und Stettin. So schloß das Jahr 1803 mit dem folgenden Resultate im Schiffs- und Waren-Verkehr:

aus fremden Erdteilen	aus Frankreich	die meisten	zusammen	Amsterdam	Bremen
49 (bis auf je 1 aus Batavia und Canton wie 2 aus Madras) Amerika, kein Grönlandfahrer	61 (32 Bordeaux)	Tönning 105 Itzehoe 100 Wilster 50 London nur 73	1615 1947 mit den Oberländern	1784	910 Lübeck 1340

Die Schiffsliste zeigt einen entschiedenen Rückgang des Handels gegen das Vorjahr, nur mit Hilfe der Watten- und Stör-Kähne ist die Gesamtsumme erreicht, die freien Häfen Lübeck und Amsterdam haben Hamburg übertroffen. Da über den Verkehr in See keine Nachrichten zu finden sind, so sei wenigstens in betreff der Flagge der aussegelnden Schiffe mitgeteilt, daß nach Amerika selten, nach England zur Hälfte unter hamburgischer, nach Archangel, Frankreich, Nordspanien, Portugal gewöhnlich unter derselben und nach Cadix wie dem Mittelmeer unter dänischer Flagge gefahren wurde.[2]) Die englischen Schiffe gingen auch nach Tönning unter Convoi wegen der französischen und holländischen Kaper.

[1]) Handelsberichte in den „Nordischen Miszellen“.

[2]) Aus den Avertissements der Kapitäne in den Hamburger Adreßcomptoir-Nachrichten.

Baumwolle	Caffee	Häute	Reis	Wein	Zucker	Getreide	Leinewand	Steinkohlen
2738 Ballen	$10\frac{1}{4}$ Mill. Pfund	151 500 Stück	12 000 Tonnen 3 200 Säcke	35 500 Oxhoft	50 Mill. Pfund	24 600 Lasten	2 837 Pack 18 687 Stück 2 358 Kisten	9088 Lasten

Vergleicht man die Warenliste mit der von 1802, so ersieht man auch hier die Abnahme der Zufuhr infolge der Elbblockade: der Zucker stammte zumeist direkt aus London, der Rest kam via Lübeck und Stecknitz. — Wie stellte sich nun das Hamburger Zollamt zu den veränderten Handelswegen? Konnte jetzt noch der Seezoll für die englischen Waren gefordert werden, wenn sie zu Lande eingeführt wurden? Weil die Zollbehörde in zwei Fällen denselben verlangt hatte, kam es im Herbste 1803 zu einem Meinungsaustausche zwischen Senat und Commerzdeputation; diese hätte am liebsten alle Zölle aufgehoben gesehen, um „dem Kaufmann den ungeschmälerten Vorteil von den wenigen Waren“ zu verschaffen, der Senat jedoch verfügte die Entrichtung des Landzolles bei den von der Ostsee oder Eider per Achse und die des Baakenzolles bei den elbaufwärts ankommenden Waren gemäß der Zollordnung, und dadurch sicherte er dem Staate eine wichtige Einnahmequelle.

In englischen Handelskreisen hatte die Blockierung eine große Überraschung hervorgerufen, sie verwandten ihren Einfluß für die Aufhebung und lehnten anfangs den Vorschlag ihrer Rheder, die beladenen Schiffe nach Lübeck zu expedieren, ab; auch die Zeitungen wiesen auf die Thatsache hin, daß die Elbe vormals nie streng blockiert gewesen sei. — Nach England einen Kaufmann als Vertreter der Handelsinteressen zu senden, darüber hatte sich Senat und Commerzdeputation bereits am 9. Juli geeinigt; weil indes der in Aussicht genommene Parish, der 1801 wegen der dänischen Occupation Abgesandter in London gewesen war, keinen Paß von Antwerpen, wo er sich gerade aufhielt, erhalten konnte, so übernahm der Commerzdeputierte C. J. Matthießen „in patriotischer Aufopferung“ diese Mission.[1] Das einzige Zugeständnis, welches das englische Ministerium im Spätherbste machte, war die Einfuhr von 3000 Lasten Steinkohlen mittels Licenzen,[2] die unter Angabe der Namen des Schiffes, des Kapitäns, Eigentümers und Exporteurs von ihm erbeten werden mußten. Der Mangel an Steinkohlen war in Hamburg so groß, daß die Zuckerfabriken ihren Betrieb einschränkten und daß das Feuer auf der Blüse in Neuwerk nicht länger unterhalten werden konnte (18. Oktober). Diese karge englische Großmut, die im nächsten Jahre etwas reichlicher ausfiel, wurde im Binnenlande mit Recht verspottet.[3] Hamburgs Lage war eine überaus mißliche, die Engländer vor, die Franzosen an der Elbe engten den Handel ein und ertöteten sein Leben. Der Mut der Börse war geschwächt, und eine traurige Stille herrschte im Warenhandel. Trotzdem die Vorräte beträchtlich waren, fehlte es an bedeutenden Einkaufsordres, weil auf billigere Preise im Fall der Aufhebung der Elbblockade gehofft wurde. In den Jahren 1804 und 1805 wurde fast

[1]) Später trafen Parish und der bekannte Dr. von Heß in London ein; von dortigen hamburgischen Firmen sind mir Soltau und Rucker bekannt geworden, ersterer als Korrespondent der Commerzdeputation, letzterer als Kohlenexporteur.

[2]) Die während der Kontinentalsperre berüchtigt gewordenen Licenzen sind englischen Ursprunges, doch wurden sie nur an Neutrale verliehen.

[3]) Auszug eines Briefes aus Schlesien (Nord. Misz. Bd. 1, S. 167): Wenn die Befreiung der in Fesseln geschlagenen Handlung nur von Ihren guten Freunden abhängt, so wird die Elbe noch lange gesperrt sein, und Sie können im künftigen Herbste wieder die erfreuliche Nachricht kundthun, daß Britanniens Großmut Ihnen einige Tausend Last Steinkohlen zukommen lassen werde.

keine Ware anhaltend gesucht, die Börse ließ keine lebhafte Änderung der Preise zu, die widrigen Verhältnisse, die Ungewißheit der politischen Lage und der Krieg mahnten zur Vorsicht. Und doch bewährte sich der alterprobte Handelstrieb mitten unter den schwierigen Umständen, Interessenten vereinigten sich zu Expeditionen auf gemeinschaftliche Kosten nach Senegambien, St. Thomas, Nordamerika, Isle de France und Batavia von Tönning und Lübeck aus, ohne sich durch die Kapereien der Engländer, welche jeden neutralen Kolonialhandel unterdrückten, oder durch ein zufälliges Mißlingen irre machen zu lassen: nach Amerika versandten sie feine Leinewand, um durch Schiffe der Amerikaner gen Havana oder Spanien gebracht zu werden, wohin die Engländer beim Ausbruche des Krieges keine direkte Fahrt von europäischen Häfen gestatteten. Die Schiffe von Isle de France kehrten in 96 Tagen nach Lübeck zurück, sie kamen im Mai 1805 mit einer reichen Ladung an, welche sie den vom französischen Admiral Linois eingebrachten Ostindienfahrerprisen[1] verdankten. Wenn trotz dieser großen Zufuhren und denen aus England der Warenhandel sich nicht erholte, so lag das an der Konkurrenz der freien Häfen und an dem durch Krieg wie französische Occupation verkleinerten Absatzgebiete. — Die Franzosen änderten ihr Verhalten gegen den Handel im Jahre 1804; zwar hatten sie bereits am 5. Juli 1803 bestimmt, daß keine englische Ware oder eine solche, die englischen Zoll bezahlt habe, durch Hannover gehen sollte, aber die Handhabung war eine milde gewesen, so daß die Commerzdeputation das geforderte Certifikat des französischen Konsuls nur für einen Transitschein hielt. Sobald England die Blockade über die nordfranzösischen Häfen von Ostende bis Brest verhängte, benutzten sie „ihre Truppen statt der Kriegsschiffe“ und hielten alle durchgehenden Güter an, um sie zu visitieren und die englischen zu konfiscieren, wobei es ohne Unordnung und Gewalt nicht abging; in erster Linie waren die Manufakturwaren, an die sich wegen ihrer Billigkeit jedermann gewöhnt hatte, das Opfer. Als der Transitverkehr englischen Gutes völlig verboten war, tauchte die Befürchtung auf, die Franzosen würden mit Waffengewalt französische Industrieartikel einführen. Im Jahre 1803 hatte der Elbhandel, so lange wie er frei war, keine Hindernisse durch die Franzosen erfahren, im Februar 1804 nahmen sie ein schwedisches Schiff mit englischer Ladung zu Cuxhaven weg, das wegen Unwetters nicht in die Eider hatte einlaufen können. Die Börse geriet durch diese Gewaltthat gegen ein neutrales Schiff in berechtigte Aufregung, der Senat protestierte, trotz alledem wurde das Schiff mit Ladung für gute Prise erklärt, ein Verfahren, das ein Jahr später sich gegen ein dänisches und ein hamburgisches wiederholte. Die Gefahr, daß von der Schwinger Schanze aus die mit englischen Gütern von Tönning oder Itzehoe elbaufwärts segelnden Ewer Durchsuchungen und Weitläufigkeiten ausgesetzt wurden, beseitigte die Commerzdeputation durch ein Geschenk an den französischen Kommandanten von Stade.[2] Abgesehen von diesen kleinen Schiffen und den Oberländern herrschte im Hafen betriebslose Ruhe. —

[1]) Bei Isle de France wurde ein englischer Ostindienfahrer 1804 genommen, der mit 200 000 £ versichert war.

[2]) Villeroché hatte dem Direktor des Elbzollcomptoirs in Brunshausen Heise, der mit der Commerzdeputation auf gutem Fuße stand, die Erklärung abgegeben, „daß er sich bishero um die so häufig passierten englischen Waren gar nicht bekümmert habe, was er doch der höheren Orts ihm gewordenen Ordre gemäß eigentlich hätte thun sollen und müssen. Wenn das Hamburger Commerzium solche Gunst und Güte nicht auf eine reellere Art durch ein ansehnliches Geldpräsent erkennen wolle, so würde dasselbe auch die nachteiligen Folgen einer solchen Vernachlässigung empfinden müssen, die es bei der Konfiskation englischer Waren in Stade bereits empfunden habe“. — Die Commerzdeputation ließ ihm durch Heise 50 Dukaten zukommen und „ein mehreres versprechen, wenn er sich ferner so nachsichtig betragen würde“.

Um so größer mußte der Geld- und Wechsel-Verkehr werden. da die Kapitalmassen nach Thätigkeit strebten. Hamburg diente als „allgemeiner Kassierer", indem große Silber- und Gold-Sendungen nach auswärts gemacht wurden. Bis zum März 1804 waren 6 Millionen Silber versandt, im September wie November wurden auf Ordre der englischen Regierung oder der Bank für einige hunderttausend Pfund Sterling Geld gezogen. welches Kriegsschiffe in Helsingör nach dem münzbedürftigen England brachten; im Juni 1805 geschah nach Rußland eine nicht unbedeutende Ausfuhr an Thalern und nach Preußen eine solche an Goldmünzen. Diese häufigen Entleerungen der Hamburger Bank wirkten so nachteilig. daß zur Absage aller Bestellungen auf Metallexporte aufgefordert wurde. damit an Ort und Stelle eine größere Geldzirkulation einträte: denn das kapitalkräftige Hamburg litt an Geldmangel. der Diskont. im März 3½, im Mai 4½–5. stieg im September wegen der Geldausfuhr nach England auf 8 bis 10 und hielt sich während der Elbblockade auf 7½ Prozent. Das Wechselgeschäft ließ an Lebhaftigkeit nichts zu wünschen übrig. London erfuhr zweimal die Woche durch schnellsegelnde Paketboote (von Husum aus) den Stand des Kurses. Amsterdam. Paris. Kopenhagen wurden auf dem Kurszettel der Börse verzeichnet. Mochten die englischen Kaufleute ihre Waren nach Emden oder Stettin schicken. ihre Zahlung und Sicherheit suchten sie in Hamburg. das doch von ihrer Regierung mißhandelt wurde. „Es gäbe vielleicht ein Mittel. die Deblockierung der Elbe zu bewirken. aber es ist nicht wohl anwendbar. wenn nämlich alle Hamburger Kaufleute die Übereinkunft träfen. nicht mehr für fremde Rechnung in Blanko zu acceptieren." — diese Worte thun zur Genüge den Umfang des Wechselgeschäftes dar. Die Kehrseite zeigte sich für dieses Centrum aller Wechseloperationen und Wechselreiterei in der Abhängigkeit von den Befürchtungen. Erschütterungen und Katastrophen der Politik. Hamburg. das bei der Unsicherheit des Handels und durch den Zwiespalt zwischen England und Frankreich vieles von seiner Selbständigkeit eingebüßt hatte. wurde der Tummelplatz aller auswärtigen Geldoperationen und verteuerte sich durch Begünstigung der fremden Finanzen seinen einheimischen Geldzins. [1])

Im Mai 1804 hatte das Ministerium Pitt das Addingtons abgelöst. alle beteiligten Handelskreise Englands erhofften die Wiedereröffnung der Elbe und Weser. der Kurs auf Hamburg stieg von 35 auf 36. – Der Senat ernannte auf Vorschlag Matthießens den Mayor von Westminster Patrick Colquhoun zum Commerzialagenten: die Commerzdeputation wünschte ihn nicht. wie der Senat es beabsichtigte. als Konsul. weil seine Unterschrift in den Schiffspapieren zu Konfiskationen der Franzosen Veranlassung gegeben hätte. Die Aufhebung der Elbblockade lag noch im weiten Felde. jedoch gestattete das Ministerium — leider nicht vor der Mitte der besten Jahreszeit (Juli) — als erste Erleichterung die freie Fahrt der Kähne und Ewer an dem dänischen Elbufer entlang über die Watten von Hamburg nach Tönning. zwischen Jade und Weser wie zwischen den beiden Hansestädten. Diese für den Handel wichtige Nachricht lag am 30. Juli auf dem Commerzcomptoir „zu jedermanns Einsicht" aus: schleunigst und ausgiebig. mit sorgfältiger Vermeidung jeder Konterbande — dazu gehörte Schiffsmaterial — wurde von der Vergünstigung Gebrauch gemacht. nachdem der englische Vizekonsul[2]) wie der

[1]) Geldmangel herrschte 1805 an allen Handelsplätzen, in Bremen stand der Diskont fast auf 12 % wegen der durch die Franzosen ausgesogenen und geldarmen hannöverschen Lande, für welche Hamburg die Kriegssteuer zu zahlen gezwungen worden war. — Nach den Handels- und Wechselberichten in den „Nord. Misz."

[2]) Der englische Gesandte Rumbold konnte sich das Verlangen seines Amtsgenossen Nicholas nur als ein „Absehen auf ein Stück Geld" enträtseln, dieser schickte jedoch die vom Präses der Commerzdeputation übersandten

Blockadekommandeur[1]). welche Certifikate selbst in der Wattenfahrt für nötig ausgaben, von ihrer Regierung auf Vorstellungen Colquhouns getadelt waren. Die Unkosten der Fracht verringerten sich auf den zehnten Teil des früheren Transportes. eine Versicherungsprämie (3/4 % ad valorem) schützte gegen Havarie. Diebstahl und Verderben der Güter; der Wunsch aber, daß nunmehr die Fabrikanten im Inneren Deutschlands zur Konsignation ihrer Artikel über Hamburg schreiten würden. erfüllte sich nur in geringem Grade. — Colquhouns Eintreten für die hamburgischen Interessen. das der Senat durch den Syndikus Doormann sehr anerkannte. ließ ihn auf den Gedanken kommen. mittels der staatlichen Zollregister den Verlust Englands durch die Blockierung der Elbe zu konstatieren. Es wurden aus England exportiert:

Nach Deutschland, „chiefly" Hamburg

	Kolonialprodukte	Ostindiengut	Manufakturen	Total
1801	2 783 233	958 072	8 010 566	11 751 871 £
1802	2 608 822	1 310 259	7 173 858	11 083 939 „
1803	1 525 459	1 095 168	4 477 486	7 098 113 „
				— 3 985 826 £

Nach Dänemark

	Kolonialprodukte	Ostindiengut	Manufakturen	Total
1801	156 130	34 750	235 653	426 533 £
1802	194 313	38 020	349 187	581 526 „
1803	401 970	323 940	1 720 309	2 446 219 „

Nach Preußen

	Kolonialprodukte	Ostindiengut	Manufakturen	Total
1801	158 054	25 774	489 444	682 272 £
1802	217 138	98 675	705 555	1 021 368 „
1803	501 103	67 493	1 623 661	2 192 257 „

Weil die Zufuhr nach Dänemark und Preußen sich gegen 1802 um 3035582 vermehrt, die nach Hamburg um 3985826 vermindert hatte, so war England durch seine eigene Schuld ein Verlust von 950244 £ erwachsen. Der Bericht. den Colquhoun beim Ministerium einreichte, schloß mit den Worten: This statement shews in very forcible colours the great importance of Hamburgh to this country and how impossible it will be to find a vent for british merchandise to the continent of Europe through any other medium. Die Zahlen sprachen zu deutlich für die Bemühungen um weitere Vergünstigungen, wie sie Senat und Commerzdeputation wünschten. Gemäß eines Dekretes der englischen Regierung (November 1804) wurde die Hin- und Rück-Fahrt für die Grönlandfahrer wie für reparatur-

500 Dukaten („um ihn bei guter Laune zu erhalten" Protok.) zurück. — Weil die Franzosen mit Ingrimm die Zunahme des englischen Einflusses beobachteten, ließ Napoleon bekanntlich den mit den hamburgischen Verhältnissen vertrauten Rumbold im Oktober 1804 aufheben, um ihn erst auf Verlangen des preußischen Königes frei zu geben.

[1]) Die Blockadegeschwader wechselten wegen des anstrengenden Dienstes jedes Jahr, ein solches bestand aus mindestens drei Kriegsschiffen, im Winter ging es bei Helgoland vor Anker und überließ der Natur die Blockierung. Wenn dann bei eintretendem Tauwetter ein Schiff die Elbe aufwärts bis Hamburg fuhr, so verbreitete sich die Freudennachricht, die englischen Kriegsschiffe seien abgesegelt, bis ihr Erscheinen dem Gerüchte ein Ende bereitete.

bedürftige Schiffe in Ballast freigegeben und im ausdrücklichen Interesse der englischen Assekuradeure den für Hamburger Rechnung nach Tönning bestimmten Schiffen, welche „ohne offenbare Gefahr, Schiffbruch zu leiden, nicht in die Eider gelangen können,“ das Einlaufen in die Elbe gestattet. — Schwieriger stellte es sich bei diesen Schiffen mit der Fahrt in See; sie durften nur in dem Fall dieselbe antreten, wenn der englische Gesandte in Hamburg bestimmt ihre Havariegefahr und ihre ursprüngliche Ladung attestierte. Im Jahre 1805 konnten 34 Archangelfahrer mit ihrer Ladung an Korn und Matten einsegeln, die sonstigen Güter, zumal ihr reiches Schiffsbaumaterial, hatten sie auf Befehl der argwöhnischen Engländer in Tönning zu löschen. Dieses war die letzte Erleichterung, welche für den Handel gewährt wurde. — Das Jahr 1804 endete etwas besser, als es begann; der kleine Schiffsverkehr hatte sich belebt, doch kein Seeschiff mit Ladung außer den Kohlenschiffen war an die Stadt gekommen, während in Amsterdam 1659, darunter 161 Amerikaner, gelöscht hatten. Die Warenzufuhr betrug an:

Baumwolle	Kaffee	Häute	Reis	Wein	Zucker	Getreide	Leinewand	Steinkohlen
3481 Ballen	13¼ Mill. Pfund	208 800 Stück	7100 Tonnen	36 000 Oxhoft	14 318 Kisten	20 700 Lasten	2 747 Pack	8870 Lasten
					44 239 Faß		11 642 Stück	
					8 500 Ballen		2 780 Kisten	

Sie ist größer als 1803, in Reis mangelte die Ernte von Charlestown, die Steinkohlen waren teilweise über Lübeck eingetroffen.

Die Engländer verhinderten 1805 jeglichen neutralen Seehandel mit Frankreich und Spanien, dänische, amerikanische, preußische und Hamburger Schiffe wurden eingebracht, deren Verkehr sie bisher geduldet hatten. Die amerikanischen Schiffe wurden verurteilt, weil sie von den französischen oder spanischen Kolonien Westindiens nach kurzem Aufenthalte in einem der Unionshäfen, wo die Ladung gelöscht und gegen eine sehr billige Zollabgabe wieder ausgeführt wurde, nach Frankreich oder Spanien fuhren; das englische Prisengericht hielt diese Fahrt für eine direkte und nicht für eine unterbrochene, trotzdem die Lords of appeal 1801 entschieden hatten, daß das Landen der Güter in einem neutralen Lande und die Bezahlung der Zollabgaben daselbst die Kontinuität der Reise bräche.[1] Selbst in den Gewässern der Union fielen sie bei der Rückkehr aus Frankreich den englischen Kreuzern zum Opfer. Diese nahmen so viele Schiffe mit Bordeaux-Wein weg, daß in Hamburg eine Besserung der Preise in dem Artikel eintrat. Von den angehaltenen Hamburger Schiffen verursachte das größte Aufsehen an der Börse die Juffrou Anne, von Tönning nach Bilbao bestimmt. Der lebhafte Handel Hamburgs mit Getreide nach Spanien, der die Einsetzung von Konsuln in Cadix und Corunna (März 1804) herbeigeführt hatte, mußte aufhören, zumal als Cadix wie St. Lucar streng blockiert ward. So wurde der Handel der Neutralen immer mehr eingeschränkt. England verfolgte den Grundsatz, daß sie nur mit ihm zu handeln hätten und nicht mit seinen Gegnern, weil sie sonst ihm im Warenhandel und Frachtenverkehr eine unerlaubte Konkurrenz machten. — Seit Beginn des Jahres 1805 bemühte sich Colquhoun auf Drängen des Senates um die völlige Aufhebung der Blockade. Einem „meisterhaften“ Berichte des Vertreters fügte er den eigenen Vorteil

[1] Jacobsens Aufsätze in den Adreßcomptoir-Nachrichten. Übrigens durfte sich England dies gegen die geduldige, energielose Unionsregierung erlauben.

Englands, daß es zur Absetzung seiner Reichtümer des Hamburger Marktes benötigt sei, der bei freiem Verkehr große Bestellungen auf Waren machen würde, und auch das harte Los der hannöverschen Unterthanen der englischen Krone, welche durch die Sperre ihren Lebensunterhalt als Lotsen und Schiffer verloren hätten, als Gründe hinzu; er schloß mit den Worten: „Es ist dann alles von uns geschehen, was in unseren Kräften steht und wir unserer so außerordentlich leidenden Kaufmannschaft und den arbeitenden Klassen unserer Bürger schuldig sind.“ Erst als die Franzosen im September aus Hannover zum Kampfe gegen die dritte Koalition nach dem Kriegsschauplatze in Österreich marschiert waren, hob das englische Ministerium am 9. Oktober die Blockierung durch Abberufung der Kriegsschiffe auf, die in Hamburg am 17. bekannt wurde. Sofort ließ man die Helgoländer Lotsen benachrichtigen und die Leuchtfeuer zu Cuxhaven wie Neuwerk wiederherstellen, am 19. Oktober konnte man die ersten 16 Schiffe im Hafen mit Freuden begrüßen, der nun, wie man hoffte, sein altgewohntes herrliches Aussehen von neuem erhalten sollte. Die Commerzdeputation rühmte die „großen und sorgenvollen Bemühungen“ des Senates um die Aufhebung.

Die lange Dauer der Sperre (2 Jahre, 3 Monate, 11 Tage) übte die größte Wirkung auf Hamburgs Wohlstand und Bevölkerung aus. Überaus günstig hatte sich das Assekuranzgeschäft entwickelt, zu den 17 Gesellschaften im Jahre 1803 waren neue während der Elbblockade hinzugetreten, so daß im Jahre 1805 — abgesehen von der Feuer- und einer Lebens-Versicherung — die Zahl auf 30 stieg, welche zu unterscheiden seine Schwierigkeit hatte.[1] Die Privatassekuradeure verschwanden immer mehr, und darin lag der Hauptunterschied zu dem Amsterdamer Versicherungswesen; dort hatte man außerdem bei Havarie mit der Langsamkeit mehrerer Versicherer zu thun, während die englischen Assekuranzgesellschaften ihrerseits in Streitigkeitsfällen das persönliche Erscheinen der Reklamanten verlangten. Diesem weitläufigen und schwerfälligen Verfahren gegenüber ließ man in Hamburg den Wert des Verlustes durch einen vereidigten Dispacheur entscheiden und die finanzielle Abwicklung durch einen einzigen, den Bevollmächtigten der betreffenden Gesellschaft, geschehen. Die hamburgische Assekuranzordnung lautete so klar und bestimmt, daß sie „dem halben Europa“ zum Muster und zur Nachahmung diente. Zu diesen Vorzügen kam die durch die große Konkurrenz hervorgerufene Billigkeit der Prämien, natürlich zog der Fremde solche vorteilhaften Verhältnisse den Assekuranzen anderer Länder vor, wußte er doch, daß in Hamburg die Schäden prompt bezahlt wurden. Daher vermehrten sich die Versicherungen unglaublich.

1803 versicherten 17 Assekuranz-Kompagnien auf 19 893 Polizen (Privatassekuradeure 315) 153 Millionen für 7 978 460 Bco.ℳ,[2] d. h. $5\frac{3}{4}$ im Durchschnitt.
1804 versicherten 24 Assekuranz-Kompagnien auf 25 444 Polizen (Privatassekuradeure —) 231 Millionen für 8 000 544 Bco.ℳ, d. h. $3\frac{1}{6}$ im Durchschnitt.
1805 versicherten 30 Assekuranz-Kompagnien auf 51 902 Polizen (Privatassekuradeure 13) 300 Millionen für 9 000 632 Bco.ℳ, d. h. $3\frac{1}{8}$ im Durchschnitt.

Die Dividenden waren dem glänzenden Geschäfte entsprechend hoch;[3] die Spekulation warf sich auf das Assekuranzgeschäft, und dessen Blüte sicherte in erster Linie die Bedeutung

[1] Es gab 2., 5., 7. Assekuranzkompagnie, 3. bis 9. Assekuranzsocietät, ferner Versicherungs-Gesellschaften, -Sozietäten und Assekuranz-Vereine.

[2] Bco.ℳ = Mk. 1,50 des heutigen Geldes.

[3] Sowohl die Statistik der Versicherungspolizen als auch die mancher Einfuhren ist einem Aufsatze des Commerzaltadjungierten Westphalen entnommen, von dem der Protokollist (Juli 1806) sagt, daß er in den Knopf des Petriturmes gelegt worden ist.

Hamburgs für den Weltverkehr. Um so mehr hatte es als Warenplatz abgenommen, den Verlust des amerikanischen Handels, überhaupt die Ablenkung des Geschäftes nach anderen Orten, das geringe Leben, ja die Geschäftslosigkeit verdankt Hamburg der Elbblockade. Auch im Geld- und Wechsel-Verkehr kann man ihren Einfluß nachweisen, denn die Börse hatte wie die Stadt an Selbständigkeit verloren, der heimische Diskont war auf einer ungesunden Höhe angelangt, und die Bankrotte vermehrten sich in bedenklicher Weise. Im Jahre 1803 fanden vor der Sperre 30 (darunter 4 über 100000, 3 über 200000 Bco. ℳ), nach derselben 40 Bankrotte[1]) statt mit 5 über 100000, 2 über 200000, je 1 mit 350000 resp. 390000 Bco. ℳ. Eine ziemliche Panik brach im Juli 1804 aus, als mehrere bedeutende Häuser insolvent wurden; bewirkte schon der Fall eines Hauses, welches vorzüglich mit Stettin in zu starke Wechselverwicklungen sich eingelassen hatte, Aufsehen, so war die Erregung über den Sturz einer alten ehrenwerten Firma noch viel größer, weil viele Depositen von Witwen und Gelehrten verloren gingen und die Passiva 1274800 Bco. ℳ ausmachten. Wenn in einem Monate 13 Bankrotte eintraten, so schien eine Krisis wie 1799 sich anzukündigen, die größten Befürchtungen wurden laut, und „zu der Handelsstockung gesellte sich ein neues Übel, das Mißtrauen.“ Im August ergab sich zwar die Grundlosigkeit der Besorgnis, jedoch die Bankrotte hörten nicht auf, im Jahre 1804 wurden 75 insolvent (7 über 100000, 3 über 200000, je 1 mit 374000 resp. 503000) und bis zur thatsächlichen Aufhebung der Elbblockade (18. Oktober 1805) 78 (8 über 100000, 1 über 200000, 2 über 300000, je 1 mit 761000 resp. 918800). Unter den während der Sperre eingetretenen 193 Falliments hält sich der größte Teil zwischen 5000—50000, demnach werden kleinere Geschäfte und Gewerbetreibende besonders betroffen sein; jedenfalls machten mehrere Zuckerfabrikanten („Zuckerbecker“) „erwartet und unerwartet“ im Januar 1805 teils der schlechten Raffinaden-, teils der zu hohen Kohlen-Preise halber Bankrott.

Zur Klarstellung der Folgen der Elbblockade soll der Wert des Grundbesitzes, die Höhe der Miete und der Lebensmittelpreise berücksichtigt werden. Die eigentliche Stadt umfaßte 8400 Häuser, deren Wert sich verdreifacht hatte, von diesen waren 3400 vermietet, in ihnen befanden sich 17000 kleine Wohnungen („Sähle, Häuselein, Buden und Keller“) zu 120 Crt. ℳ[2]) Miete; trotzdem dieselbe 8 bis 10 mal höher war als früher, mußte sie in gewissen Fällen vorausbezahlt werden, weil wegen der viel zu wenigen Häuser innerhalb der Stadt Wohnungen gesucht waren.[3]) Dazu drückte die arbeitenden Klassen der hohe Preis der notwendigsten Lebensmittel, des Brotes und Fleisches, welche durch die Accise und durch die gesetzlich beschränkte Anzahl der Bäcker[4]) wie Schlachter verteuert wurden. Herrschten diese Mißstände bereits vor der Elbsperre, so wurden sie durch dieselbe sehr verschärft und zudem neue hervorgerufen. Der gesamte Schiffsbau und seine Nebenhandwerke litten durch die Stille im Hafen; was half ihnen die Durchlassung der schadhaften Fahrzeuge, wenn kein neues vom Stapel gelassen werden konnte? Alle die Schlafbaase, Wirte und Geschäfte, welche ihren Lebensunterhalt von circa 25000 Matrosen gewannen, büßten ihre Existenz ein, weil die Seeleute den öden Hafen

[1]) Nach den Adreßcomptoir-Nachrichten zusammengestellt.

[2]) 1 Mark Courant = Mk. 1.20.

[3]) Eine Schrift, die mir nur im Auszuge zur Verfügung stand, (Über den nachteiligen Einfluß der hohen Miete und der Belastung unentbehrlicher Bedürfnisse auf Hamburgs Wohl nebst einigen Vorschlägen dazu. Perthes 1803) spricht sich für Abtragung der unnützen Festungswerke aus, um einen genügenden Raum für Häuser zu gewinnen. Die Abtragung erfolgte 1804.

[4]) Da die Bäcker ein Recht auf den Vertrieb in dem Bezirke hatten, wo sie wohnten, war die volkreiche und große Neustadt von 6 Feinbäckern abhängig.

mit Tönning und anderen Plätzen vertauschten. So wirkte die Elbblockade für Handwerk und Gewerbe geradezu verheerend. Die Arbeitslosen und Verarmten fielen der öffentlichen Wohlthätigkeit anheim, im Jahre 1804 erhielten von der Armenanstalt 15400 Personen Unterstützung, 3000 mehr als im Vorjahre. Eben diese traurige Wirkung der Sperre betonte der Senat in der obenerwähnten Bitte beim englischen Ministerium um Aufhebung. Da die Bürger wegen des schlechten Geschäftes der Armenanstalt nicht mehr wie früher reichliche Mittel schenkten, hatte sie 1804 ein Defizit von 67062 Crt. ℳ, 1805 ein solches von 154000 Crt. ℳ.[1]) Der Schlag, welcher in erster Linie dem Handel zugedacht war, fiel auf das Handwerk und den Arbeiterstand nieder. Die Kaufleute hatten dank ihres Kapitals und ihrer Klugheit sich in die veränderten Verhältnisse gefunden, geschickt wußten sie immer neue Wege zur Aufrechterhaltung des Handels einzuschlagen und die Warenzufuhr zu ermöglichen, die gleichfalls wegen Mangels an Speichern teilweise in Altona untergebracht wurde. „Sie ließen sich das Steuerruder des Handels nicht aus den Händen winden, und ihre Stimme blieb die allein gültige auf dem Weltmarkte . . . Das eitle Paris fragte schüchtern bei uns an, was wir von den Finanzen des Kaiserreiches hielten.“ Der Verkehr mit dem Auslande im Geld- und Wechsel-Geschäft war größer als in Friedenszeiten, die Korrespondenz fand nirgends Hindernisse. Voller Stolz blickte der Kaufmann auf seine Stadt, die trotz aller Fesseln „wie ein Meteor am Handelshimmel glänzte“, und auf seine Bank, das sichere Palladium des Verkehrs und Wohlstandes, aber er hatte auch das Gefühl des Ingrimms über den im blinden Zorn geschehenen Mißgriff der Elbsperre. Wie sie dann aufgehoben wurde, war er nicht „enthusiasmiert“, weil ihm die verflossene Zeit das Vertrauen auf eine hoffnungs- und ertragsreiche Zukunft geraubt hatte. Ohne Einfluß auf die Preise der Waren, ohne seinen Mut zu Spekulationen zu beleben, war die Sperre zu Ende gegangen, besorgt fragte er sich, wie lange die Freiheit der Elbe währen würde; wohl gab es Optimisten, die an eine nochmalige Blockierung des Stromes durch die Engländer nicht glaubten, aber selbst diese sahen mit Unruhe auf den neuausbrechenden Krieg und auf die in der Nähe befindlichen Truppen Englands, Schwedens und Rußlands. Deshalb konnte kein neues Leben in den Handel kommen, denn er richtet sich stets nach den politischen Verhältnissen, vielmehr herrschte Geldmangel, der Diskont stieg auf 8 bis 10 Prozent, der vorsichtige und reiche Kaufmann hielt sein Kapital in der Kasse oder in der Bank fest, und der Spekulant wollte durch hohe Zinsen gewinnen. So schloß das Jahr 1805 ohne merkliche glückliche Folgen der Elbfreiheit „eine nicht glänzende Periode des Handels“ ab.

Von See:

aus fremden Erdteilen	aus Frankreich	aus England	die meisten	zusammen	Amsterdam
20 und 13 Grönlandfahrer	19	131 London und New-Castle je 43)	Tönning 1293 incl. Wattenfahrer, Lüneburg 200	5129 incl. Oberländer	1520[2])

[1]) Berichte der Armenverwaltung in den Adreßcomptoir-Nachrichten.

[2]) Wie die Schiffsbewegung der Ostsee sich gestaltete, zeigt die Statistik der Sundliste:

1802 12164
1803 11692
1804 . . . . . . 10580 (3570 englische, 126 Hamburger, 2012 preußische, 160 Amerikaner)
1805 11587
1806 . . . . . . 7140 (2566 „ 50 „ 205 „ 209 „).

Baumwolle	Kaffee	Häute	Reis	Wein	Zucker	Getreide	Leinewand	Steinkohlen
2746 Ballen	15½ Mill. Pfund	115 410 Stück	7800 Tonnen	73 000 Oxhoft 60 000 aus Tönning	47 043 Kisten 35 509 Faß 6 500 Ballen	27 600 Lasten	3 315 Pack 14 429 Stück 2 948 Kisten	14 149 Lasten

Napoleon hatte Preußen bei der Einverleibung Hannovers und der Besetzung Cuxhavens zum Verbote des englischen Handels in den Nordseehäfen gezwungen, um ihm den Kontinent so viel wie möglich zu verschließen. Infolgedessen verhängte das englische Ministerium über die Ems, Weser und Elbe[1]) die strengste Blockade, so daß im April 1806 Aus- und Ein-Fahrt verhindert war, während die Preußen nur diese verboten hatten. Wieder gab Hannover, das die Engländer nicht zu verteidigen vermochten, die Veranlassung zum Handelskriege, der jetzt mit viel größerer Heftigkeit als in den früheren Jahren geführt wurde. Als die Engländer ihre Schiffe sicher aus der Elbe und aus den preußischen Häfen gebracht hatten, belegten sie sofort alle preußischen Schiffe mit Arrest,[2]) und deren gab es in englischen Häfen wegen Unwetters und wegen des Rücktransportes der hannöversch-englischen Truppen eine große Anzahl. Zugleich begann eine wilde Jagd auf die preußische Flagge, überall eilten Fregatten, Briggs und Kaper aus, um die Schiffe einzubringen; vom 8. bis zum 25. April wurden 700[3]) genommen und später zum Schaden der hamburgischen Assekuradeure kondemniert. Das Ministerium Fox ging weiter und hielt sämtliche neutrale Fahrzeuge fest, die Nachricht, daß fast alle hamburgischen Schiffe mit Ladung oder Rimessen arretiert waren, nahm die Börse ruhig und gelassen auf, ein Beweis für die solide Basis des Handels. Wie in ein unabänderliches Geschick fügte sich der Rheder, wenn sein neutrales Schiff ebenso wie ein feindliches von den englischen Kreuzern eingebracht wurde, um die Ladung auf etwa dem Feinde gehörendes Eigentum zu untersuchen; freilich die Zurückhaltung der hamburgischen Schiffe auf Veranlassung des eigenen Konsuls in Bordeaux und die Abänderung der Konnossemente, um das preußische Eigentum zu verdecken, erregte den Unmut der Commerzdeputation, und sie bestand auf einer Rüge des Senates gegen das eigenmächtige Vorgehen. Nach dreiwöchentlicher Dauer wurde das Embargo auf die hamburgischen Schiffe gänzlich aufgehoben, einigen war schon früher das Aussegeln unter der Bedingung der Rückkehr in einen englischen Hafen innerhalb dreier Monate gegen Bürgschaft gestattet worden. Für die eingebrachten 61 Schiffe der drei Hansestädte[4]) hatte Colquhoun im Mai zu reklamieren, mit sehr geringen

[1]) Die Trave, welche im ersten Sturme der Leidenschaft ohne jeden Schein der Berechtigung für blockiert erklärt war, wurde bald frei gegeben.

[2]) Schweden, der Bundesgenosse Englands, folgte dem Beispiele in der Embargoerklärung und Blockierung der preußischen Ostseehäfen Stettin und Danzig.

[3]) Mahan (II. 605) erwähnt die Behauptung, daß über 100 000 Schiffe, die eigentlich holländischen, französischen und spanischen Kaufleuten gehörten, im Jahre 1806 unter preußischer Flagge fuhren, welche sie sich durch scheinbare Übertragung der Schiffe an preußische Firmen (sogenannte „Neutralisation" des feindlichen Schiffes) verschafft hatten; die Zahl dürfte mit 10 000 eher den Verhältnissen entsprechen, unter ihnen hatten die Holländer den Hauptteil gehabt, da sie einen lebhaften Handel mit Emden und Danzig unterhielten, den geringeren die Franzosen, die Spanier vermutlich gar keinen. — Nach einer englischen Zeitungsansicht war der preußische Handel zu 7/8 von England abhängig.

[4]) Das gegen 1803 verschärfte Verfahren der Engländer beweisen die Lloydslisten von 1806:

angehalten und eingesandt	genommen
22. April ....29 (Dänen, Amerikaner, Bremer und Hamburger)	—
6. Mai .....65 (Amerikaner, Reichsstädter, Preußen)	—

Reklamekosten wurden sie freigesprochen und konnten direkt in ihre Häfen absegeln. Auf Vorstellung des board of trade hatte das englische Ministerium schon Mitte Mai den strengen Charakter der Elbblockade durch alle die Erleichterungen, welche bei der vorigen so schwer und langsam für den Handel errungen waren, ermäßigt, ja es gestattete die Einfahrt aller neutralen Schiffe von neutralen Häfen und ebenso die Ausfahrt dahin gegen Beibringung von Licenzen, so daß seit dem August — nach Räumung Cuxhavens durch die Preußen — „die mit so vielem Aufsehen verhängte Blockade sich beinahe auf nichts reduzierte;" die völlige Aufhebung, der erste Akt des Staatssekretärs Lord Howick (Ministerium Grenville) im Hinblick auf den drohenden Krieg zwischen Preußen und Frankreich, wurde am 5. Oktober dem Senate von dem englischen Gesandten Edward Thornton, dem Nachfolger Rumbolds, gemeldet. — Die Warenzufuhr, begünstigt durch einen milden Winter, hatte bereits vor der Sperre gegen das Vorjahr zugenommen, Schiffe vom Mittelmeer, Senegal, von Westindien und Nordamerika gingen im Januar vor Anker. Die Amerikaner wandten sich wieder hierher, weil sie am billigsten die schlesische Leinewand erhielten; zwei Schiffe aus Calcutta und Teneriffa brachten reiche Ladungen auch mit sehr billig eingekauftem Prisengut. Seit dem Juni wurde der Markt durch die freigegebenen Hamburger Schiffe aus St. Thomas, Havana und Nordamerika, welche zu gleicher Zeit eintrafen, und durch direkte Ladungen überfüllt, große Vorräte an Kaffee, Zucker, Reis und Thee lagerten in den Speichern; sie fanden nur wenige Käufer, weil der Verkäufer die Preise halten wollte. — „die allgemeine Klage in Hamburg lautete, daß man auf das Absatzgebiet im Inlande beschränkt sei, das in den fortwährenden Kriegswirren immer weniger kaufkräftig wurde."[1]) Der geringe Diskont 2½ spricht ebenfalls nicht für Spekulation und Leben im Handel. Die Größe der Zufuhren ergiebt das Warenverzeichnis:

Baumwolle	Kaffee	Häute	Reis	Wein	Zucker	Getreide	Leinewand	Steinkohlen
ca. 4000 Ballen	18 Mill. Pfund	168 201 Stück	ca. 18 000 Tonnen	ca. 50 000 Oxhoft	81 Mill. Pfund	ca. 28 000 Last	5027 Pack 9952 Stück 3179 Kisten	ca. 8000 Lasten

Einzig und allein Leinewand zeigt eine Abnahme, die wegen des Krieges eintrat.

Von See:

aus fremden Erdteilen	aus Frankreich	aus England	die meisten	zusammen	Amsterdam
123 und 13 Grönlandfahrer	45 (30 Bordeaux)	352	1631 aus Tönning 206 aus London	3542 incl. Wattenfahrer u. Oberländer	837 (aus Emden 168) aus New York 73)

angehalten und eingesandt		genommen
13. Mai .....30 neutrale		—
16. „ 23	„	2
20. „ 61	„	3
23. „ 14	„	2
27. „ 12	„	—
30. „ 12	„	3
3. Juni.... 9	„	3
6. „ 11	„	—
10. „ 6	„	22 (19 preuß.)
13. „ 7	„	6
17. „ 17	„	1
20. „ 4	„	—
1. Juli 20	„ (auch Hamburger)	—

[1]) E. Baasch, Beiträge z. Gesch. der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika.

Die Schiffsbewegung hatte sich hier im auswärtigen Handel gegen das Vorjahr vergrößert, im oberländischen verringert. in Amsterdam war sie fast um die Hälfte gesunken. Die Ursache für diese Abnahme des Verkehrs in der Hauptstadt Hollands ist die gleiche wie für die der Inseefahrt von Hamburg. daß innerhalb eines Jahres nur 412 Schiffe (116 nach London) den Hafen verließen, verschuldete die Kontinentalsperre.

II.

Hamburg und die Kontinentalsperre im Jahre 1806.

Seit der Seeschlacht von Trafalgar stand Napoleons Entschluß fest, Großbritannien durch seine Ausschließung vom Kontinentalhandel zu Grunde zu richten und so zum Frieden wie zur Herausgabe der Kolonien zu zwingen. Hatte bis dahin nur ein Tarifkampf stattgefunden, indem die englischen Manufakturen und die Kolonialwaren sehr hohe Zölle entrichten mußten, so verbot das Dekret vom 22. Februar 1806 die Einfuhr von Baumwollen-Garn und -Stoff. Die Stimmung in den maßgebenden französischen Regierungskreisen tönte aus der Rede des Etatsreferenten im corps législatif wieder: „Die englischen, mit fruchtlosen Reichtümern beladenen Schiffe werden sich in der Folge vergebens an vielen ausgedehnten Küsten zeigen und nicht zugelassen werden; diese Isolierung wird den Feind ermüden und endlich zu einem dauerhaften Frieden führen“; diese Worte, welche deutlich die Sperre des Kontinentes für England aussprachen, schlugen jede Hoffnung der Handelskreise nieder. Jetzt ließ sich England zu einem Schritte hinreißen, welcher scheinbar gegen Frankreich, in Wirklichkeit gegen die Neutralen, besonders die Amerikaner, gerichtet war: eine Geheimratsordnung (Downingstreet, 16. Mai 1806), die dem amerikanischen Gesandten Monroe überreicht wurde, versetzte die Küste des Kontinentes von Brest bis zur Elbe in Blockade und zwar von Brest bis Ostende in strenge, den übrigen Teil des Festlandes in milde. Zu den Häfen der letzteren Gattung bestimmte nicht die Herkunft der Ladung, sondern der Ladeort die Zulassung des Schiffes, der kein dem Feinde Englands gehörender oder von ihm besetzter sein durfte. Da ferner die Bestimmung eines Schiffes nach einem feindlichen Hafen nicht gestattet war, wurde der gesamte Handel mit Frankreich, Spanien und Italien unmöglich gemacht. Diese maritime Blockade großen Stiles durchzuführen, war die schwierige Aufgabe der Flotte[1]); damals hielt

man ihre Kräfte für nicht ausreichend, die Blockade effektiv zu machen, und verspottete sie als blocus sur le papier. — Napoleon wartete mit seinem Gegenschlage, bis er seinem Ziele, den Kontinent wider England zu vereinigen, näher kam; dies gelang ihm durch die Niederwerfung Preußens. Im 15. Bulletin (Wittenberg, 23. Oktober 1806) kündigte er an: „le temps approche où l'on pourra déclarer l'Angleterre en état de blocus continental.“ Alle bisherigen Thaten galten ihm gleich einem Kinderspiele, nun sollte dem Hauptfeinde das Ende bereitet werden.

Die Truppen hatten überall die großen Mengen englischer Manufakturen in Beschlag zu nehmen, welche wegen ihrer Billigkeit seit 1802 in ganz Norddeutschland sich vorfanden; auf seinen Befehl mußte in Leipzig mitten während der Oktobermesse das englische Eigentum sämtlicher einheimischer und fremder Kaufleute in 24 Stunden angegeben, taxiert (etwas über 12 000 £) und angeeignet werden. — eine Bestimmung, welche der französische Kommandant am 18. Oktober damit motivierte, daß Leipzig als eine Hauptniederlage englischer Waren in Europa bekannt und deshalb Frankreichs gefährliche Feindin sei. Auf der Höhe seiner Erfolge, im Besitze der preußischen Hauptstadt, der Nordseehäfen und Lübecks wie Stettins, als Beherrscher des Landes bis zur Weichsel, vollzog er am 21. November (5 Tage nach dem Waffenstillstande mit dem zusammengebrochenen Staate) jenen gigantischen Ausschluß Englands vom Kontinente durch das Berliner Dekret, welches zum Fundamentalgesetze des französischen Kaiserreiches erhoben wurde. In demselben wirft er mit seiner energischen Heftigkeit der englischen Regierung jene widerrechtliche Blockadeerklärung, die Unterdrückung jedes neutralen Handels wie der kontinentalen Industrie und die Aneignung des Privateigentums vor; er bezeichnet das Verfahren als würdig der ersten Zeiten der Barbarei und erklärt es für ein natürliches Recht „dem Feinde mit den Waffen entgegenzutreten, die er selbst anwendet, wenn er jede Idee der Gerechtigkeit und aller anständigen Empfindungen außer acht lasse“, ja er betrachtet es als seine Pflicht, „den Kontinent vor dem Unglück zu bewahren, womit er bedroht wird, indem die von England ausgeübten Gewaltthätigkeiten den offenbaren Endzweck haben, die Kommunikationen zwischen den Nationen zu unterbrechen.“ Um England völlig zu isolieren, hatte er die Besetzung der drei Hansestädte, speziell Hamburgs als des bedeutendsten Einfuhrhafens englischer Güter, beschlossen. Bevor die französischen Truppen erschienen, hatte der hiesige Handel durch den Krieg gelitten, weil die Einkaufsordres zurückgezogen wurden und die Kaufleute im Oktober zwar häufiger und früher zur Börse kamen, „aber nicht um Geschäfte zu machen, sondern um zu kannegießern“. Bald trafen Nachrichten ein über die Konfiskationen während der Leipziger Messe, bei denen 14 hamburgische Firmen einen empfindlichen Verlust hatten, und über die Besetzung mehrerer Elbkähne, die für Hamburger Rechnung gen Magdeburg gingen. In die größte Verlegenheit geriet die Börse, als im November durch das schnelle Vorrücken der Franzosen der Postverkehr mit Rußland, Schlesien, Wien unterbrochen wurde und die Zahlungen, auf die man gerechnet hatte, ausblieben. Zur Abhülfe dieser Stockungen verhandelte der Commerzdeputierte C. W. Soltau in Berlin mit den französischen Behörden und erhielt gegen Zahlung von 50000 fr. an einen Beamten die Freigabe mehrerer Posten, doch nicht die der russischen, zugestanden, und deren Ausbleiben mit ihren Wechseln und

---

[1]) Nach der list of the royal navy (März 1806) wiesen die Flotten Europas folgenden Bestand auf:

	Linienschiffe		Fregatten	
Großbritannien	243	Linienschiffe	219	Fregatten
Rußland	60	„	100	„
Spanien	57	„	44	„
Schweden	26	„	13	„
Dänemark	23	„	23	„
Türkei	20	„	4	„
Frankreich	19	„	19	„
Batav. Republik	16	„	15	„
Portugal	10	„	5	„
Neapel und Sizilien	6	„	9	„
Eturien	2	„	4	„
Ragusa	—	„	12	„
Kirchenstaat	—	„	5	„
	482	Linienschiffe	496	Fregatten

Die englische Marine übertraf um 4 Linienschiffe die Gesamtzahl der übrigen, in den Fregatten stand sie um 58 nach; die sogenannten 50 Kanonenschiffe, Kanonen-Briggs und -Boote samt Kuttern und Schaluppen erhöhten im Dezember 1806 die Zahl der im Dienste befindlichen und völlig bemannten Schiffe auf 733. — Vergebens sucht man in der obigen Liste ein einziges deutsches Kriegsschiff.

Kontanten wurde am meisten empfunden. — Der französische Gesandte Bourienne hatte am 16. November bei Überreichung von 150 000 Crt.₰, welche ihm die Commerzdeputierten „aus Dankbarkeit für dessen eifrige Bemühungen zur Abwendung des Kriegsmolestes von dieser guten Stadt“ verehrte, zugesagt, alles, was in seinen Kräften stünde, unausgesetzt für die Stadt zu thun. — am 19. wurde sie besetzt, und „eine neue Epoche für die Handlung begann.“ Marschall Mortier, welcher wegen seiner im Jahre 1803 erworbenen Kenntnis des nordwestlichen Deutschlands von Napoleon zum General en chef ernannt war, hatte sich nach der sehr genauen und umfassenden Instruktion[1]) zu richten. Demgemäß forderte er am 20. vom Senate die Veröffentlichung des Befehles — sie erfolgte am 21. —, daß alle englischen Waren beschlagnahmt werden und daß alle Bankiers und Kaufleute, welche Gelder oder Waren in den Händen haben, die aus englischen Manufakturen herrühren — sie mögen Engländern oder anderen zugehören — innerhalb 24 Stunden dieselben schriftlich beim Kommandanten zu deklarieren haben; um richtige Angaben zu erzielen, wurden dem Deklaranten wie dem Nichtdeklaranten Haussuchungen und militärische Exekutionen angedroht, — eine Drohung, welche „die friedliebenden Bürger Hamburgs mit Schrecken erfüllte.“[2]) Wie unfertig und überstürzt die Reglements Mortiers Schlag auf Schlag sich folgten, ergiebt sich erstens aus dem zweiten Publikandum am 21. November, die Deklaranten haben persönlich zu erscheinen, zweitens aus dem Befehl am 22. November, die Angaben nicht beim Kommandanten („die vielen Geschäfte des Herrn Platzkommandanten gestatten ihm nicht, die Bemühungen zu übernehmen“), sondern beim Inspecteur aux revues zu machen oder die bereits erfolgten zu wiederholen, drittens aus der siebenmaligen Hinausschiebung des Schlußtermines der Deklarationen innerhalb von 10 Tagen. Im November und Dezember wurden 22 Mandate wegen der englischen und wegen des Verkehrs unverbotener Waren erlassen; mußte schon eine solche Anzahl hastig verfaßter Reglements Unruhe und Verwirrung erzeugen, so wirkte die Unklarheit derselben noch schlimmer. Das erste Dekret beschränkte die Angaben auf englische Manufakturen; wenn es aber auch die des aus ihnen stammenden Gewinnes verlangte, so mußte es mindestens den Termin bestimmen, von dem berechnet werden sollte. Noch am 26. November wußte die Commerzdeputation nicht, ob die Deklarationen sich auch auf die Kolonialwaren erstreckten, erst das Dekret vom 27. schrieb dies vor. — Ein Ordonnanzoffizier Napoleons[3]) überbrachte das Berliner Dekret am 24. an Mortier. Dieses teilte Bourrienne auf der Stelle dem Senate mit und veröffentlichte es am 25. im Correspondenten gemäß der kaiserlichen Ordre[4]) samt der Note Napoleons an denselben, „daß er, da eine große Anzahl der Einwohner Hamburgs der Sache Englands notorisch ergeben und durch den Handel mit englischen Waren als mitschuldig anzusehen sei, sich ungern genötigt gesehen habe, die Stadt zu besetzen“. Am 27. publizierte der Senat das Dekret, dessen genauer Wortlaut hier abgedruckt ist.

Die Kontinentalsperre mit ihrem Verbote des Schiffs- und Geschäfts-Verkehrs nach England zerschnitt die Lebensader des Hamburger Handels; die Elbblockade der Engländer

[1]) Corr. de Nap. tom. XIII p. 542.

[2]) Protok. der Commerzdeputation.

[3]) Der Offizier Scherb verließ am 21. Nov. Berlin mit einer Ordre, welche an seine Arbeits- und Urteils-Kraft sehr hohe Anforderungen stellte: Il restera quarante-huit heures dans cette ville, et y verra M. Bourie[illegible]e et mon consul. Il s'informera de la quantité de marchandises anglaises qui ont été confisquées, s'assurera si les rivières de l'Elbe et du Weser sont bien bloquées, et viendra me rendre compte de ce qu'il aura vu.

[4]) Corr. de Nap. tom. III. p. 558.

PUBLICANDUM.

In Gemäßheit einer von Sr. Excellenz, dem Französischen Kaiserl. Herrn Gesandten bey den Ständen von Niedersachsen erhaltnen Note, sieht Ein Hochedler Rath Sich veranlaßt, durch das gegenwärtige Publicandum die Dispositionen des Kaiserl. Decrets vom 21 November d. J. zur Wissenschaft und Nachachtung des Publicums bekannt zu machen.

Das allerhöchste Kaiserliche Decret enthält folgende Punkte:

1.

Die Großbritanischen Inseln werden für bloquirt erklärt.

2.

Aller Handel und alle Korrespondenz mit den Großbritanischen Inseln ist verboten. Folglich werden Briefe und Paquete, welche nach England oder an einen Engländer adressirt, oder in Englischer Sprache geschrieben sind, auf den Posten nicht abgehen können, sondern angehalten werden.

3.

Jeder Engländer oder Englischer Unterthan, von welchem Stande er seyn mag, der in den von unsern Truppen oder den Truppen unsrer Alliirten besetzten Ländern angetroffen wird, soll zum Kriegsgefangenen gemacht werden.

4.

Alle Magazine, alle Waaren, alles Eigenthum, von welcher Beschaffenheit es sey, welches einem Englischen Unterthan gehört, soll für eine gute Prise erklärt werden.

5.

Der Handel mit Englischen Waaren ist verboten, und alle Waaren, welche Engländern zugehören, oder aus Englischen Fabriken oder Kolonien herrühren, werden für gute Prisen erklärt.

6.

Die Hälfte des Ertrages von der Konfiscation der Waaren und des Eigenthums, welche durch die vorstehenden Artikel für gute Prisen erklärt werden, sollen angewandt werden, um die Kaufleute für den Verlust zu entschädigen, welchen sie durch die Wegnahme von Handelsschiffen erlitten haben, die durch Englische Kreuzer genommen sind.

7.

Kein Schiff, welches gerade aus England oder den Englischen Kolonien kommt, oder welches seit der Bekanntmachung des gegenwärtigen Decrets dort gewesen ist, soll in irgend einem Hafen zugelassen werden.

8.

Jedes Schiff, welches mittelst einer falschen Angabe gegen die oberwähnte Verfügung handeln wird, soll angehalten, und Schiff und Ladung konfiscirt werden, als ob es Englisches Eigenthum wäre.

9.

Unser Prisengericht in Paris, ist mit der endlichen Entscheidung aller Streitigkeiten beauftragt, welche innerhalb unsers Reiches oder in den von unsern Truppen besetzten Ländern in Beziehung auf die Ausführung des gegenwärtigen Decrets entstehen. Unser Prisengericht zu Mayland, ist mit der endlichen Entscheidung aller Streitigkeiten von der obenerwähnten Art beauftragt, welche in dem Umfange unsers Königreichs Italien vorfallen.

10.

Durch unsern Minister der auswärtigen Angelegenheiten soll dies gegenwärtige Decret den Königen von Spanien, von Neapel, von Holland und von Etrurien, und allen unsern Alliirten mitgetheilt werden, deren Unterthanen, so wie die unsrigen, Schlachtopfer der ungerechten und barbarischen Seegesetze der Engländer sind.

11.

Unsre Minister der auswärtigen Angelegenheiten, des Kriegs, der Marine, der Finanzen, der Polizey, und unsre Generalpostdirecteurs werden mit der Ausführung des gegenwärtigen Decrets, jeder in so fern es ihn betrift, beauftragt.

(Unterz.) **Napoleon.**

Von wegen des Kaisers, der Minister Staatssecretair

Hugues Maret.

In Gemäßheit der oben angeführten Verfügungen und des Verlangens verordnet daher Ein Hochedler Rath Folgendes:

1. Alle Bürger und Einwohner dieser Stadt müssen innerhalb acht und vierzig Stunden eine genaue Angabe von allen Kolonialwaaren machen, welche aus den Englischen Kolonien kommen, oder Engländern oder Englischen Unterthanen zugehören.
2. Alle Korrespondenz mit England hört gänzlich auf.
3. Kein Engländer darf nach Hamburg kommen, oder sich in Hamburg aufhalten.
4. Keine Englische Post und kein Englisches Felleisen darf nach Hamburg kommen, oder durchgehen.
5. Kein Schiff, welches aus England kommt, oder dort eingelaufen ist, soll in den Hafen zu Hamburg eingelassen werden.

Die in dem ersten Artikel verordneten Angaben, müssen ebenfalls bey dem Herrn Inspecteur aux revues Brémond (Gröninger-Straße Nr. 66) gemacht werden.

Hamburg, den 27 November 1806.

hatte ihn wohl eingeengt, aber nicht verhindert, niemals hatte sie in den regelmäßigen Austausch der Briefe eingegriffen. Jetzt war die Korrespondenz mit dem mächtigsten Handelsvolke der Welt verboten, und dieses Verbot allein genügte, den auswärtigen Handel völlig lahm zu legen. — Die Besatzung wie die Batterie in der Schwinger Schanze und in Cuxhaven sollten nach Napoleons Absicht die Elbe hermetisch verschließen; die Schiffe wurden bei Stade arretiert und, da nur wenige aus Amerika, Lissabon und Oporto an die Stadt kamen, — die aus England kommenden ankerten wiederum in Tönning, — keines aber wegen verweigerter Certifikate auslaufen konnte, so war die Schiffsbewegung fürs erste völlig verhindert, die Amerikaner durften nicht einmal in Ballast absegeln.[1]) Um jedes Einbringen englischer Waren von dem dänischen Elbufer nach dem linken zu verhüten, war ein Truppencordon längs dieses Ufers vorgesehen, dessen Konfiskationen ihm selbst zugute kommen sollten. — Aus den Thoren und Bäumen der Stadt durfte keine Ware ausgeführt werden. Die Wagen und Fahrzeuge wurden angehalten und nur gegen das Certifikat des französischen Konsuls durchgelassen, sonst „konnte man auch nicht eine Bouteille Wein herausbringen“ (Protoc. d. Commerz.), und selbst die leeren Milch- wie Gemüse-Wagen durften nicht vor dem 1. Dezember ohne Paß die Thore passieren, damit auch nicht das geringste englische Gut entschlüpfte. Hamburg war zu Lande und zu Wasser vom Verkehr abgeschlossen, bis seit Anfang Dezember der Kleinhandel gegen umständliche Certifikate und Visitierung der Waren auf Richtigkeit der Angaben gestattet wurde. Die Kosten der Bescheinigungen, die Ungleichheit in denselben (Certifikat für $^{20}/_{4}$ Kisten Kandis 10 Speciesthaler, diese zusammengeschnürt 1 Speciesthaler), der Zeitverlust von 2 Tagen, um sie zu erhalten, die Annullierung der Pässe bei dem häufigen Wechsel im Kommando, — alle diese Erschwerungen vertrieben den Händler von Hamburg nach Altona, und dabei sollte der Verkehr zwischen den beiden so eng benachbarten Städten auf Befehl des Kaisers (Posen, 2. Dezember 1806) gänzlich aufhören. Nur in einer Beziehung hatte er die unterlassene Ausführung einer Ordre gebilligt, die Versiegelung der Hamburger Bank (Instruction 16. November) ward von Mortier auf Vorstellung Bourriennes[2]) aufgeschoben. Dadurch wurde der völlige Ruin des Handels und der Kapitalkraft zur Zeit abgewendet. Die Kaufleute atmeten erleichtert auf, als der Gesandte ihnen die kaiserliche Meinung[3]) in der beruhigenden Erklärung ausführte, der Kaiser habe die Versicherung gegeben die Bank als Heiligtum zu betrachten (Protoc. d. Commerz.), und legten seit dem 29. November das angekaufte Gold wieder in ihr vertrauensvoll nieder.

Die bisherigen Ausführungen haben dargethan, daß die strengsten Maßnahmen stets von Napoleon ausgingen, und daß er sie nur ausnahmsweise milderte; wenn er auch für den Handel bei weitem nicht das Verständnis wie für die Landwirtschaft und Industrie besaß, so entstammten seine Unterdrückungsdekrete des Hamburger Verkehrs nicht nur seiner geringen Wertschätzung

---

[1]) Corr. de Nap. tom. XIII p. 542. An Mortier (provisoirement vous l'interdisez à la navigation de toutes les nations).

[2]) Memoiren Bd. 7.

[3]) Corr. de Nap. tom. XIII pag. 572. An Mortier 25. Nov. — J'ai reçu votre lettre du 22. Je ne vois pas d'inconvénient à différer de mettre le scellé sur la banque de Hambourg pourvu qu' on n'en laisse point sortir de lingots; servez-vous de M. Bourienne pour savoir ce qu'il y a. Mortier, der in seinem Briefe Bedenken über die Durchführbarkeit der Instruktion geäußert hatte, empfing den gemessensten Befehl, sofort seine Pflicht zu thun.

der produktiven kaufmännischen Thätigkeit, sondern auch seiner heftigen Abneigung wider die „Commissionäre“ des englischen Handels. Bei dieser Sachlage blieb eine Verständigung zwischen ihm und den Hamburgern ausgeschlossen; sollten sie aber deshalb sich in ihr Geschick mit Resignation ergeben und verzweifelt jede Vertretung ihrer Interessen unterlassen? Mochte der einzelne Kaufmann sorgenvoll in seinem Comptoir sitzen und den Verlust berechnen, welchen ihm diese Umwälzung der Handelsverhältnisse bereitete, mochte der Senat und die Bürgerschaft ernste Befürchtungen hegen, wie das „Aerarium“ trotz aller „contributionsmäßigen Anleihen“ die Kosten der Einquartierung und der Equipierung der vielen durchmarschierenden französischen Soldaten zu bestreiten vermöchte, der Kampf für ihre „gute Stadt“, für ihr Recht, für ihren Wohlstand und Handel ist von allen maßgebenden Behörden mit zielbewußter Klugheit geführt worden. Unter diesen entfaltete die Vertreterin des Ehrbaren Kaufmannes, die Commerzdeputation, eine bewundernswerte Thätigkeit. Unmittelbar nach der Besetzung der Stadt versammelte sie sich jeden Mittag und am Tage der Veröffentlichung des Berliner Dekretes im Correspondenten am 25. November bestimmte sie den „in einer ganz ungewöhnlichen starken Anzahl“ erschienenen Ehrbaren Kaufmann einmütig dazu, 7 neue Mitglieder hinzuzuwählen und der so vergrößerten Deputation unbeschränkte Vollmacht in der Vertretung der Handelsinteressen zu erteilen. Vom 20. bis zum 30. November trat die Commerzdeputation[1]) 22 mal zusammen, an 2 Tagen dreimal (mittags, nachmittags, abends), selbst am Sonntag — im Dezember, wo das Erscheinen von Dekreten nachließ, versammelte sie sich ebenfalls 22 mal im Commerzzimmer, im Rathause, Börsensaale, Bankzimmer oder in einem Privathause.

Die erste Sorge galt den Angaben der Kaufleute über die englischen Waren: da die einen aus Angst um ihre persönliche Sicherheit auch die aus französischen und neutralen Kolonien stammenden Produkte wie die ihnen dem Inhalte nach unbekannten Speditionsgüter, die anderen aus Mißtrauen ihre Außenstände und ihr in England befindliches Eigentum gar nicht oder wenigstens nicht dem Werte entsprechend deklariert hatten, so forderte die Deputation im Einverständnis mit dem Senate von den einzelnen Firmen eine Kopie, um alle Listen einer Revision zu unterziehen und einen genauen Überblick über den dem Handel drohenden Verlust zu gewinnen. Bremond, der mit allgemein anerkannter Höflichkeit gegen die Kaufleute verfuhr, hatte von ihnen Auskunft über das Eigentum von Engländern, über das der Hamburger an englischen Artikeln, über ihre Außenstände in England und über ihr auf See schwimmendes Gut verlangt. Trotz aller Mahnungen seitens des Senates und der Commerzdeputation lieferten nur 243 Handelshäuser Abschriften ein, ihre zweckmäßigen Anordnungen fanden aus Bequemlichkeit oder Besorgnis nicht den gewünschten Erfolg. Immerhin gewährt die Statistik des Protokollisten einen Einblick in den Umfang und den Kapitalwert des Hamburger Handels.[2])

[1]) Soweit aus dem Protokoll ersichtlich ist, setzte sich die Commerzdeputation aus folgenden Männern zusammen: Präses, Hans Peter Mönck, Deputierte, J. C. Sievert, C. W. Soltau, L. N. Lütkens, H. Sillem, J. G. Haasche, Altadjungierte, J. P. Paschen, J. H. Jencquel, Westphalen, neue Vertreter, J. Albers, Fr. Carstens, P. Godeffroy, Chr. N. Pehmöller, S. Schroeder, M. Sillem, G. Wortmann. Bankbürger waren G. Bontin, C. W. Pistorius, F. Carstens, C. Wiegbert. L. N. Lütkens, C. W. So'tau und H. Sillem treten bei den Verhandlungen besonders hervor, letzterem bezeugt die Deputation Dank für schnelle Erledigung finanzieller Verbindlichkeiten. Der unermüdliche Protokollist war der Licentiat Mönckeberg; nach jenen, für ihn besonders anstrengenden, Sitzungen im November mußte er die ersten Tage im Dezember „wegen Unpäßlichkeit fehlen“.

[2]) Die Noten der einzelnen Firmen befanden sich in einem „Convolut“, dieses Aktenstück wie überhaupt alle Akten („Beilagen“) vom 12. März 1806 bis zum 25. Mai 1807 sind nicht mehr vorhanden.

Englisches Eigentum	26 064	Bco. ℳ
Hamburgisches Eigentum (manches für französische und holländische Rechnung)	4 323 242	„ „
Außenstände in England	über 4 Millionen	„ „
Auf See befindliches Eigentum	20[1]) „	„ „

Die auffallende Geringfügigkeit an englischem Besitze ist aus der Fürsorge herzuleiten, mit welcher der Vizekonsul Nicholas bei Annäherung der Franzosen die Schiffe mit voller Ladung nach Glückstadt wies. Weil das Hamburger Kapital den Engländern preisgegeben war, so beschloß man, das englische Eigentum mit zwei Millionen fr., die man zur Verfügung hatte, loszukaufen, „denn man würde nur die Engländer bereichern, wenn man ihnen einen Vorwand gäbe, sich ihres Schadens an dem Hamburger Eigentum zu erholen — ein Verlust für diese Stadt, gegen welche die bare Bezahlung des hiesigen englischen Eigentums nur eine Kleinigkeit ist.“ — Nicht nur der englische Besitz wurde beschlagnahmt, auch die schwedischen, preußischen und russischen Schiffe verfielen demselben Geschicke, Napoleon hatte es unter anderem auf das elbabwärts aus Preußen hierher gesandte Holz[2]) abgesehen, das er für seine Schiffsbauten verwendete; dagegen ging die Gefahr der Konfiskation des auf russische Rechnung vorhandenen Getreides, welches meist nach Amsterdam bestimmt war, durch die Verwendung einer größeren Summe vorüber.[3])

Die zweite Sorge der Commerzdeputation richtete sich auf die (Ende November) eintretenden Zahlungsstockungen bei 21 Firmen mittlerer Bedeutung. Diese entstanden aus der Unmöglichkeit, in Waren trotz der sehr großen Lager Geschäfte abzuschließen, aus den Beziehungen zu dem fast bankrotten Lübeck und vor allem aus dem Fehlen der englischen wie russischen Kontanten und Wechsel. Sobald die letzteren, welche eigentlich im September fällig waren, Anfang Dezember endlich anlangten, konnte fast keiner unter der vollständig veränderten Geschäftslage acceptiert werden. Daher wurden die Zahlungen nicht beglichen, zumal bei dem herrschenden Mißtrauen ein jeder das Seine zusammenhielt. Die Oberalten beantragten beim Senate die Einsetzung einer gesetzlichen Administration wie im Jahre 1799 und eine Milderung der Wechselordnung. Die Commerzdeputation sprach sich unter Zustimmung des Senates gegen diese Vorschläge aus, weil „ein Aufschub der Zahlung unmöglich sei, denn wenn der auswärtige Gläubiger nicht mehr darauf rechnen könne, daß sein Hamburger Schuldner bezahlen oder brechen muß, so leidet der Kredit Hamburgs im ganzen,“ und weil durch eine Administration einzelne Gläubiger zum Nachteile der übrigen begünstigt würden: bestimmt verwarf sie auch

[1]) Die Zahl für diese Rubrik, die im Protokoll nicht ausgefüllt ist, stammt aus den „Nordischen Miszellen“ Bd. 6 S. 405. In der Napoleon überreichten Schrift wird das gekaufte und bezahlte Eigentum der Hamburger auf See, das der Wegnahme durch die Engländer ausgesetzt sei, auf 50 Millionen (Bco. ℳ oder Franken?) geschätzt, wobei unter Abrundung nach oben die Außenstände hinzugerechnet sein mögen.

[2]) Corr. de Nap. tom. XIII. p. 542.

[3]) Während die Militärs wie Armeebeamten nur kurze Zeit in Hamburg weilten, blieben Bourienne und der Konsul Lachevardière die einzigen, welche in jahrelangem Aufenthalte die Verhältnisse der Kaufleute genauer kennen lernten; beide waren für Geldgeschenke sehr empfänglich. Der Konsul ließ im Dezember mehrere, mit Rußland handelnde, Chefs zu sich kommen und gab das russische Getreide nach Rücksprache Bouriennes mit dem Senate auf Grund eines Protokolles frei, wobei „130 000 fr. verwandt wurden.“ Napoleon durchschaute seine Bestechlichkeit und in seiner Entrüstung, daß unter dem Schutze der Konsulatscertifikate Ballen mit englischen Waren von Hamburg nach Altona geschafft wurden, sandte er am 2. Dezember an Mortier die Ordre, ihn im Wiederholungsfall festzusetzen und seine Papiere zu versiegeln.

die Ausleihung der Bank auf Waren, „da sie jeden Augenblick bei Beschaffenheit der Zeitläufte im stande sein muß, allen Interessenten sogleich ihr Guthaben bar ausliefern zu können.“ Sicherlich hätte man die Zirkulation des Geldes bei dem mäßigen Diskonte wieder schnell zu beleben vermocht, wenn man sofort zur Gründung einer Darlehnsgesellschaft geschritten wäre. Die Ausführung[1]) verzögerte sich bis Mitte Dezember und genügte mit dem Kapitale von $1\frac{1}{2}$ Mill. Bco.₰., die nur gegen feuerversicherte, unverbotene, unverderbliche Waren ausgeliehen wurden, nicht dem Bedürfnisse. Es wurden schon damals Stimmen laut, welche alle Hilfe für zwecklos erklärten, der redliche Kaufmann würde ohne jede Schuld durch den furchtbaren Druck zum Konkurse getrieben. Die Solidität des Hamburger Handels überwand die Schwierigkeit, nur drei Firmen mit je 110000, 516000 und 880000 Bco.₰. Passiva bankrottierten; die vom 26. November bis Ende Januar 1807 ausbrechenden 21 Insolvenzen fanden fast ausschließlich unter den kleinen Geschäftsleuten statt.

Die dritte Sorge der Commerzdeputation war die Sicherung des registrierten Hamburger Eigentums in englischen Waren, das § 5 des Berliner Dekretes für gute Prise erklärte. Zu dem Zwecke hielt sie eine Gesandtschaft besonders von Kaufleuten an Napoleon für angebracht, von dessen Gerechtigkeitsliebe sie die Achtung vor dem rechtlich erworbenen Gute erhoffte, und ihrem Vorschlage vom 25. trat der Senat wie die Bürgerdeputation bei; die von diesen gewählten Gesandten (Senator Dr. Schulte, Senator Jaenisch, die Kaufleute P. Godeffroy und C. B. Osy), denen sich in Berlin Syndikus Doormann anschloß, erlangten nach einer sehr beschwerlichen Reise am 14. Dezember in Posen eine Audienz beim Kaiser.[2]) Offiziell stand in den Zeitungen: „Die Gesandten können die herablassende Güte, mit welcher der Kaiser sie aufzunehmen und während ¾ Stunde sich mit ihnen zu unterhalten die Gnade gehabt, nicht genug rühmen.“ In Wirklichkeit hatte die Audienz ein ganz anderes Aussehen, sie war ohne jeden Erfolg; trotzdem überreichten sie vor ihrer Abreise[3]) eine Denkschrift, aus der sich ein Einblick in den Gang der Unterredung ergiebt und aus deren Hauptpunkten die Berechtigung der Klagen Hamburgs über das Dekret erhellt. Obgleich Mortier bei seinem Einzuge die Sicherheit des Eigentums ausdrücklich gewährleistet habe, sei dasselbe mit Beschlag belegt worden, so weit es aus dem Handel mit England stamme; die in früherer Zeit bezahlten Güter, ihr ganzer Verkehr mit diesem Lande während vieler Jahre würde ihnen als ein Vergehen angerechnet und sie lediglich „comme les facteurs et commissionaires des Anglais“ betrachtet trotz ihres ausgedehnten Handels mit Frankreich (Bordeaux), Schlesien, Spanien und Amerika; die größte Härte sei die rückwirkende Kraft des Dekretes in betreff des Besitzes an englischen Artikeln, das Verbot der Korrespondenz mit England dagegen nütze dem dortigen Kaufmanne, weil er bei der unmöglichen Einziehung der Wechsel durch seinen Hamburger Gläubiger die schuldigen Fonds zu seinem Vorteile verwenden würde; deshalb bitten sie, die Korrespondenz mit England zu gestatten, das Hamburger Eigentum nicht in Beschlag zu nehmen, den Handel und das Gewerbe einer Stadt mit 150000 Einwohnern nicht ganz zu ruinieren und die arbeitenden Klassen nicht in Verarmung und Elend zu stoßen („rendez Hambourg nul pour l'Angleterre s'il le faut, mais Sire, nous vous en supplions à

[1]) Eine durch die Zeitumstände veranlaßte Broschüre: Einige Worte über die Errichtung einer Darlehnsanstalt von M. J. Haller, scheint den Entschluß zur Errichtung befördert zu haben.

[2]) Einem Senator Bremens war vier Tage früher eine Audienz bewilligt worden.

[3]) Die Gesandten kehrten nach vierwöchentlicher Abwesenheit am 28. Dez. zurück, Doormann folgte dem Kaiser nach Warschau. Die Commerzdeputation bezahlte die Hälfte der Reisekosten (7275 Crt.₰).

genoux, ne l'anéantissez pas en même temps pour le continent, enchaînez le commerce, mais ne le détruisez pas“). Und welche Wirkung erzielten diese Darlegungen und Bitten auf Napoleon? — Einen Tag nach der Audienz befahl[1]) er sämtliche, in den Hansestädten befindliche, englische Waren — ohne Berücksichtigung der Nationalität und des Standes der Eigentümer — nach Frankreich zu transportieren, sobald die Magazinverwalter ernannt wären und der Handelsminister Gaudin von Bourienne die Masse des konfiscierten Gutes erfahren hätte. Auf Drängen Napoleons überreichte der Gesandte zwar das Dekret dem Senate Hamburgs, aber mit der, dem Handelsstande genehmen Erklärung, die Ausführung desselben sei bis zur Beendigung seiner Verhandlungen mit dem Gouverneur hinausgeschoben. Wenn Napoleons Wille an dem passiven Widerstande der Beamten seine Grenze fand, um wie viel mehr suchten sich die unterworfenen und mißhandelten Hamburger ihm zu entziehen oder mindestens ihn zu umgehen! — Um England zu isolieren, hatte er im zweiten Paragraphen des Berliner Dekretes nicht nur jede Korrespondenz, sondern auch die Abfassung eines Briefes in englischer Sprache verboten. Eine Handelsstadt wie Hamburg konnte sich dieser undurchführbaren Boykottierung Englands nur scheinbar fügen. Nie wurde der englische Kurs öffentlich notiert, anfangs auch nichts in der Börse auf London gemacht, bis die Vermittlung der Korrespondenzen sich geordnet hatte und man unter der Hand Geschäfte abschloß. Die Commerzdeputation hielt ihren Briefverkehr durch die Korrespondenz H. Sillems mit Matthiessen in England aufrecht, die Zeitungen veröffentlichten ihre Nachrichten unter der Überschrift via Amsterdam, via Helsingör oder „aus öffentlichen Blättern“, die englische Postverwaltung nahm keine Briefe für Hamburg, wohl aber für Altona an, — die Zugehörigkeit der Nachbarstadt zu Dänemark ermöglichte auch den Briefaustausch im englisch-hamburgischen Handelsgeschäfte. Napoleon, der von Bourienne die gänzliche Unterdrückung der Korrespondenz mit England erwartete, plante bereits im Jahre 1806 den schnellsten Postverkehr zwischen Hamburg und Paris,[2]) um das Handels- und Wechsel-Geschäft nach Frankreich abzulenken.

Der letzte Gesichtspunkt, unter dem wir die Bestimmungen des Berliner Dekretes zu betrachten haben, ist die im § 3 verfügte Gefangennahme aller Engländer, welche als Wiedervergeltung für die Verhaftung französischer Kaufleute auf See angesehen werden muß. Mortier war angewiesen, die Engländer in Hamburg — Napoleon stellte sich deren Zahl ziemlich groß vor[3]) — und speziell die Vertreter der Regierung zu verhaften und sie nach Verdun zu senden, das er zur Internierung für die Briten bestimmte. Vor dem Einrücken des Marschalls hatten sich der Gesandte, der Konsul[4]) und die meisten Engländer gerettet, so daß nur die sechs Mitglieder[5]) des englischen „Court“ „im Vertrauen auf den unmittelbaren, ihnen infolge ihres Vertrages zugesicherten Schutz der Stadt“ zurückgeblieben zu sein scheinen. Am 21. November wurden ihre Comptoire mit den Magazinen versiegelt, und sie selbst im Eimbecker Hause „in close confinement“ durch eine militärische Eskorte untergebracht. Gegen das ehrenwörtliche Versprechen, in der Stadt zu bleiben und auf den ersten Befehl sich nach Verdun zu begeben, durften sie in ihre Privathäuser und Comptoire zurückkehren, wo sie, stets

[1]) Dekret, Posen 15 Dezember 1806, von dem Staatssekretär Maret unterzeichnet.

[2]) Corr. de Nap. tom. XIV pag. 90.

[3]) Corr. de Nap. tom. XIV. pag. 17.

[4]) Der Gesandte E. Thornton hielt sich bis zum Sommer 1807 in Altona auf; über den Konsul siehe S. 27.

[5]) Es waren: Joseph Blacker, der letzte englische Courtmaster (Governor), John Blacker, John Thornton, George Smith, W. A. Burrowes und der Sekretair Cotsman.

von Militärposten bewacht, die ihnen anbefohlene Taxation ihrer Waren — 35000 £ — vollzogen. Die, durch die Wachen und die auf den 7. Dezember festgesetzte Fortschaffung, erschreckten Engländer gewannen zu ihrem Glück (through a private channel) Bourienne, dessen Fürsprache sie rettete und der nach ihrer Angabe alles zur Erhaltung der Faktorei thun wollte, wodurch er sich in strikten Gegensatz zu dem Berliner Dekrete gesetzt hätte. Vielmehr machte er ihnen den Vorschlag, daß sie den Senat um die Garantie ihrer Waren angingen; der Senat aber, auf den die Mitglieder des Courts höchst erbittert waren, benutzte die Gelegenheit die gesamten Waren zu seiner Disposition zu nehmen und forderte von den Courtmitgliedern sogar eine Bürgschaft für den Fall des Sinkens der Warenpreise. „To all this the members submitted with resignation, but could not refrain from observing that they flattered themselves with a more liberal treatment from a government whom they were closely connected by a contract, founded upon reciprocal advantage.“ Der am 16. Januar 1807 unterschriebene Vertrag vollzog das unrühmliche Ende eines Handelshofes, welcher im 17. Jahrhundert günstig gewirkt, im 18. sich überlebt hatte; starr hielt der „Court“ an seinen Privilegien fest, die ihm einen geringeren Zoll als den von den Bürgern bezahlten zusicherten, während die Hamburger in England nicht den geringsten Vorzug genossen. Was aber allem die Krone aufsetzte, war die Blockierung der Elbe trotz aller Begünstigung der Faktorei. Wie ein Staat im Staate stand sie in gar keiner Beziehung zu der Vertretung der Kaufleute, in dem Protokoll der Commerzdeputation ist sie innerhalb des Zeitraumes von 1803 bis 1806 einzig und allein bei der Arrestation erwähnt. Daß der Senat sein Ziel, die Auflösung der Faktorei und die Übernahme ihres Eigentums, erreichte, verdankte er der Kontinentalsperre und der Vermittlung Bouriennes. Die einschneidenden Bestimmungen des Dekretes warfen mit einem Schlage eine Einrichtung nieder, welche sich — bei der Zähigkeit der Engländer in Handelssachen — zum Nachteile Hamburgs vermutlich noch Jahrzehnte hindurch konserviert hätte.[1])

Abgesehen von diesem Vorteile hat die Kontinentalsperre nur Schaden der Stadt zugefügt: der Handel lag darnieder, die Schiffsbewegung ruhte, die englischen Waren, das Eigentum der Kaufleute, sollten die französischen Staatseinkünfte vermehren helfen, der geringe Vorrat an Kolonialprodukten aus Portugal, Spanien und Amerika rief schon im Jahre 1806 eine Preissteigerung hervor und stellte einen völligen Mangel daran in Aussicht. Wenn sie nach einer Dauer von fünf Wochen dem Wohlstande solche Wunden schlug, was für unermeßliche Verluste wird sie im nächsten Jahre veranlassen? Diese sorgenvolle Frage warfen die Kaufleute auf, — sie befürchteten allgemein den Untergang der Zuckerfabriken wegen des Verbotes englischer Steinkohlen, und einzelne sprachen bereits von der drohenden Auflösung der bis dahin so blühenden Assekuranzgesellschaften; was aber niemand vorauszusehen vermochte, das sollte das Jahr 1807 bringen, neue Geldopfer und die französische Douane.

(Die vollständige Arbeit wird im Buchhandel erscheinen.)

---

[1]) Nach dem Wiener Kongreß erhob die englische Regierung Entschädigungsansprüche für die Auflösung des Court; die darüber geführten Verhandlungen, in denen auch die Hinzuziehung der ansässigen Engländer zum Hamburger Militär eine Rolle spielt, veranlaßten den Druck sämtlicher Aktenstücke im Jahre 1835 auf Befehl des Unterhauses. In diesen „Hamburgh Complaints“ befindet sich — außer Briefen des hiesigen Gesandten Canning, des Staatssekretärs Canning und Lord Palmerstons nebst verschiedenen Berichten wie Urkunden — eine sehr anschauliche Schilderung vom Ende des Court, der wir die obigen Mitteilungen entnommen haben, Narrative of proceedings against the company of merchant adventurers of England, residing in Hamburgh in consequence of the occupation of that city by the French troops in the year 1806.

